

Техосмотр-2021: опять не работает!

Доверьтесь профессионалам!

ARTO РЕВЮ

№ 10 (703) 2021

Выходит два раза в месяц



Cupra Formentor
испанский
Tiguan

Genesis G80 ПРОТИВ НИХ

Audi A6

BMW 530d

Lexus ES

Обновленная
Camry

Газосвал
Scania



ГРУЗОВИКИ
И АВТОБУСЫ





SK ZIC

REGIONAL PARTNER
OF FC BARCELONA

ОТЛИЧНЫЙ
РЕЗУЛЬТАТ.
ГАРАНТИРОВАНО.

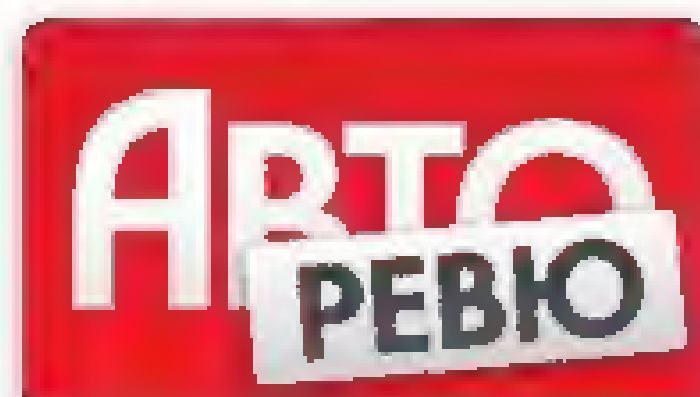


РЕКЛАМА

SK lubricants

WWW.ZICOIL.RU

* Региональный партнер ФК Барселона



Главный редактор
Леонид Александрович Голоднов

Заместитель главного редактора
Сергей Знаменский

Редактор шайга
Игорь Владимировский

Обозреватели
Владимир Мельников, Константин Сорокин,
Илья Хлебников, Андрей Христенко

Руководитель экспертной группы
Юрий Ветров

Экспертная группа
Андрей Мокш, Олег Расторгуев,
Арсений Цыпленов

Грузовики и автобусы
Федор Голыгин,
Петр Прибылов

Художественный редактор
Наталья Якунина

Выпускающий редактор
Кирилл Кадошук

Корректоры
Юлия Иванова, Ирина Соколова

Дизайн, верстка
Михаил Голощапов, Дмитрий Старичев,
Михаил Чумерин

Цветокоррекция
Елена Козлова

Редакция
тел.: (495) 789-10-84
e-mail: autoreview@autoreview.ru

Адрес редакции и издателя
117279, г. Москва,
ул. Мясницкая, д. 36А, офис 607

Отдел рекламы
e-mail: ads@autoreview.ru

Заказать журнал: autoreview.rwstone

Перепечатка материалов допускается
только с разрешения редакции

Авторевию не несет ответственности
за содержание рекламных объявлений

Подписка на Авторевию принимается
всеми отделениями связи

50003
Подписной индекс по каталогу
Агентства «Роспечать»

П5000
Подписной индекс по каталогу
Почты России

99044
Подписной индекс по каталогу
Международного агентства подписки

Распространяется по подписке
и в розницу бюллетень «Авторевию»

Свидетельство о регистрации
средства массовой информации
№ 013310 от 7 февраля 1995 г.
Выдано Комитетом Российской
Федерации по печати

Учредитель
Михаил Подорожанский

Издатель
ООО «Авторевию»

Отпечатано в типографии
ООО «Первый полиграфический комбинат»
143405, Московская область,
Красногорский район, п/б «Красногорск-Б»,
Ильинское шоссе, 4-й км

Тираж 150 000 экз.
Цена в розницу свободна

Дата выхода в свет №10
24 мая 2021 года
http://www.autoreview.ru

© Авторевию, 2021



В России реформа техосмотра. Очередная. Я решил проверить ее работоспособность на собственной шкуре: записался в Москве в аккредитованный пункт ТО через страховую компанию, положил в свой четырехлетний Abarth 124 Spider свежую аптечку с огнетушителем, и... 720 рублей в кассу, два фото и никаких проверок!

Юрий ВЕТРОВ, фото автора

Технедосмотр

В 2011 году тогдашний президент России Дмитрий Медведев потребовал «сделать техосмотр проблемным для граждан», и контроль за техническим состоянием автотранспорта передали от ГИБДД страховым компаниям. Проблемы и впрямь исчезли, но с водой выплеснули и ребенка: качество техконтроля на постах ТО упало ниже плинтуса (AP №10, 2014), а большинство и вовсе получает заветную диагностическую карту вообще без осмотра автомобиля.

Теперь, согласно приказу Минтранса №97, оператор техосмотра будет обязан подтвердить факт посещения автомобилем диагностического центра — сделать две фотографии в начале и в конце проверки, причем координаты места съемки должны быть отмечены системой ГЛОНАСС с точностью до 15 метров. Стало ли лучше качество осмотра?

Семь лет назад у моей Мазды MX-5 на пункте ТО хотя бы проверили световые приборы и работу рулевого механизма. В этот раз я привез сюда свой Abarth, и... «Вы только стекла поднимите, чтобы на фото было видно отсутствие тонировки», — попросил техник. Это при том, что должны были провести комплексный тест по 43 пунктам диагностической карты!

Почему же у меня даже не проверили VIN? В кому, наконец, поручить техосмотр в России, чтобы он перестал быть профанацией, но не превратился в головную боль автовладельцев?

Контроль за проведением ТО сейчас формально закреплен за РСА, Российским союзом автостраховщиков. Но страховые компании интересуют только рентабельность их бизнеса — техосмотр им нужен разве что как инструмент для отсеивания негодных, «чересчур убыточных» клиентов. Это сейчас, например, массово практикуется с мотоциклистами, которых даже в благополучной Москве под любым благовидным предло-

гом отправляют для повторной проверки технического состояния в единственный пункт техосмотра, чем искусственно создаются огромные очереди и ограничивается число выданных страховок. Ведь без действующей диагностической карты страховая компания не может и не должна оформлять полис ОСАГО.

Но в целом заниматься развитием сети пунктов ТО и контролем над ними страховщикам совершенно не нужно. Неудивительно, что в РСА сейчас обратились в Госдуму, Центральный банк и Минфин с просьбой снять с них головную боль по поводу техосмотра. Однако государство не спешит пойти им навстречу. Но подключает к контролю... ГИБДД.

«Опять?» — скажете вы. Ведь целью предыдущей реформы и было отстранение Госавтоинспекции от техосмотровой «кормушки». Но инспекторы ГИБДД уже получили право на внезапные тайные проверки пунктов техосмотра. Согласно статье 14.4.1 КоАП РФ, пункт ТО может быть оштрафован на 300 тысяч рублей за выдану диагностических карт без полного и досконального тестирования технического состояния автомобилей.

Но все понимают, что в России «внезапность и тайность» имеют вполне определенную цену, и для гаишников просто появится еще одна статья дохода.

Причем в ГИБДД не горят желанием полностью брать ТО под свое крыло, ведь всю систему, по сути, надо выстраивать заново. А никто из высших чинов МВД не хочет получить нагоняй за огромные очереди автовладельцев, как в 2011 году.

Выходит, что у двух нянек дитя по-прежнему будет без глаза. Может, поручить ТО автосервисам? Но и им это неинтересно. Ведь полная и всесторонняя проверка — дело хлопотное. И при нынешних 700-рублевых тарифах невыгодное. А если установить справедливую цену за полноценную диагностику, вряд ли кто-то из владельцев дряхлой поддержан-

ной техники (средний возраст автомобилей в России составляет 13 лет) захочет заплатить порядка десяти тысяч рублей (110 евро, как в Германии) и в результате получить список недорогих деталей под замену.

Каков вообще у нас процент автомобилистов, искренне желающих честно пройти техосмотр? Оценить его сложно, а вот спрос на «помощь в прохождении ТО» есть. Равно как и предложение. Например, за 2000–2500 рублей вас запишут на «фотосессию» в пункте ТО — никакой проверки технического состояния, разумеется, не будет. Или просто предложат отдать ключи перегонщику — и через три–четыре часа машина вернется с диагностической картой, но это обойдется вдвое дороже. А если у «помощников» есть машина вашей марки, модели и цвета, то и ездить никуда не придется. Да и фоторетушь никто не отменял — умельцы готовы отрисовать нужные «геолоцированные» снимки с вашим автомобилем.

Есть ли наказание для граждан, «покупающих» техосмотр? От пяти до десяти тысяч рублей штрафа — и аннулирование липовой диагностической карты. При этом, согласно новой редакции статьи 12.5 КоАП, вам будет грозить и 2000 рублей штрафа за езду без техосмотра. Причем с 1 марта следующего года камеры фотофиксации начнут следить за этим нарушением — и «письма счастья» на две тысячи будут приходить каждые 24 часа (чаще нельзя по закону).

Но кто и как именно будет проверять выданные карты? Кстати, из-за многочисленных жалоб со стороны пунктов техосмотра норму геопривязки уже готовы скорректировать. «Опытная эксплуатация выявила, что показатель погрешности определения координат может составлять более 15 м, вопрос прорабатывается», — говорят в Минтрансе. Новый приказ, включающий в том числе и менее строгие требования к помещениям и оборудованию пунктов техосмотра, вступит в силу 1 сентября этого года.

Словом, хотим как лучше, а получается как всегда: техосмотр в России по-прежнему этаким чехом без ручки, который и бросить нельзя, и тащить нелегко. А выстраивать систему техосмотра по аналогии с немецкой в России никто и не думает. Напомню, что в Германии этим занимаются одиннадцать крупных независимых организаций (TÜV, DEKRA, A.T.U. и другие), причем их специализация не только автомобили, но и вообще техническая инспекция чего бы то ни было. Эти же фирмы проверяют корабли, самолеты, аэропорты и многое другое. А небольшие техцентры могут лишь купить франшизу, то есть право под вывеской крупной компании проводить техосмотр, но саму наклейку на номерной знак выдает технический эксперт одной из этих одиннадцати компаний. При этом немецкий закон прямо запрещает совмещать техосмотр с ремонтом автомобилей.

Почему немецкие операторы не мучаются? Потому что дорожат своей репутацией. А в России как-то сама собой сложилась система, при которой безответственность пункта техосмотра компенсируется коммерческими интересами страховщиков. Слово «репутация» у нас сейчас вообще пустой звук.

Вот и выходит, что спасение утопающих — то есть исправность автомобиля, от которой напрямую зависит безопасность на дороге, — как и раньше, лежит на нас. Целиком и полностью на нашей с вами совести. □

Солнечный удар

Сергей ЗНАЕМСКИЙ, фото компании Seat Cupra



В конце концов, все можно объяснить количеством солнечных дней в году. Цвет глаз, вкус вина, толщину стен, глубину декольте — и да, красоту машин. В Вольфсбурге солнце в среднем светит примерно столько же, сколько в Москве, — 50 дней в году. А в Мартореле, где расположены дизайн-студия и завод подразделения Seat, — 108! Не оттого ли кроссовер Cupra Formentor получился таким непохожим на Tiguan?

Марка Cupra — это «дочка» фирмы Seat, а фирма Seat — «дочка» концерна Volkswagen. Выходит, Cupra — это внучка Фольксвагена? Или внук? А что, подходящее объяснение места и роли новоиспеченного бренда в семействе Volkswagen.

Как, вы до сих пор не слышали, что Cupra теперь сама по себе? Это оттого, что Seat ушел с российского рынка в 2015 году. С глаз долой — из сердца вон. Я вот тоже долго полагал, что испанцы по-прежнему делают переформатированные Polo, Гольфы и Раттоны, предлагая их за те же деньги, что и Volkswagen со Шкодой, и ожидаемо оставаясь в минусе год за годом. А на самом деле сразу после самодепортации из РФ Seat не просто выпустил другой три разных кроссовера, но еще перекроил бизнес-модель, дизайн и сам стал маленьким концерном, превратив линейку «заряженных» моделей Cupra в отдельный дочерний бренд.

Вообще-то Cupra — это просто Cup Racing, аббревиатура, украсившая хэтчбеки Ibiza GTI в 1996 году, после того как заводская команда Seat Sport взяла свой первый из трех подряд кубков в младшей, «двухлитровой» серии WRC. Однако еще три тысячи лет назад с именем Купра — устах древние этруски звали к хтонической богине люб-

ви и плодородия. Правда, этруски жили не в Испании, а на территории Италии, ну так ведь и Seat Sport вырос из гоночных 124-х Фиатов.

Итальянский след тянется через всю историю Сеата, а на этапе фольксвагеновского владычества италомания вообще стала чуть ли не официальной религией бренда. Начнем с того, что в 1998 году прямо из Турина в Испанию на место главного дизайнера приехал стилист компании Alfa Romeo Вольфганг Эггер. Правда, уже через год его позвали обратно в Италию, но на смену Эггеру прибыл не кто-нибудь, а еще более маститый «эльфист» по имени Вальтер де Сильва. Тот задержался в Сеате на шесть лет, превратившись по ходу в главного дизайнера всей Audi Group (испанское подразделение подчинялось Ингольштадту), и заменять де Сильву пришлось уже не просто очередным итальянцем, а целым шеф-дизайнером Lamborghini Люком Донкервольке. Хотя он и бельгиец.

А теперь давайте вспомним, каким брендом в начале 2010-х охотился концерн Volkswagen. Правильно, Альфой. Фольксвагену позарез (но желательнее со скидкой) нужна была одухотворенная молодежная марка, чтобы разбавить нордический коктейль в своем массовом сегменте. С Фиатом тогда



Так Alfa или Lambo? Цвет салона, геометрия дефлекторов и конфигурация приборной панели намекают, что Formentor еще в племянник Урусу. Жаль, что «климат» полностью сенсорный, зато руль самый красивый и удобный среди массовых MQB-моделей. А главные водительские кнопки сделаны физическими

не договорились, но разве немцев останавливают подобные мелочи? Они решили просто сделать свою собственную Альфу. Из Сеата.

По стечению обстоятельств — маркетинг в Вольфсбурге тогда как раз отвечал бывший босс Alfa Romeo (и нынешний шеф Renault) итальянец Лука

де Мео. Его перебросили в Марторель и дали полный карт-бланш. Впрочем, план оказался нехитрым — встряхнуть дизайн и добавить спортивных моделей. От миникаров и минивэнов Seat тоже отказываться не собирался, поэтому испанцы решили просто перевесить шильдики Cupra с кормы заряженных



Эмблему нового бренда испанцы придумали с чистого листа: хотели, чтобы она напоминала татуировку древнего племени и содержала «бумеранги» в виде буквы S



Большая круглая кнопка отключения системы стабилизации перед селектором DSG и мелкие неудобные подстаканники — это все, что нужно знать о практичности Форmentorа

Сеатов на нос, превратив модификацию в марку.

Был хот-хэтч Seat Leon Cupra — стал Cupra Leon. Был кроссовер Seat Ateca (аналог Карока) — а с 300-сильным мотором 2.0 TSI это уже Cupra Ateca. Был Seat Formentor...

Так, стоп! Никакого Форmentorа под маркой Seat не было, нет и пока не планируется. Это первая оригинальная Cupra без аналогов среди всех фольксвагеновских брендов. То есть построена она, конечно, на общей модульной платформе MQB, и даже колесная база в точности как у Тигуана (2680 мм), но модули не простые, а модернизированные — это архитектура MQB Evo, на которой пока сделаны только Volkswagen Golf, Skoda Octavia, Seat Leon и Audi A3. То есть Formentor — первый фольксвагеновский Evo-кроссовер.

Трудно не заметить, что испанцам позволили наплевать буквально на все КРП по практичности и унификации. Крыша Форmentorа на 12 см ниже, чем у соразмерного Тигуана, а багаж-

ник на 30% меньше (420—450 л). И если кроссоверы Ateca и Taigo делают соответственно в Чехии и в Германии, то Formentor — чистокровный каталонец.

Его коренное отличие от остальных VAG-кроссоверов не в литрах и миллиметрах, а в количестве солнца. Там, где у Фольксвагена ровное крыло, на Cupre выпирают мышцы. Где у Тигуана канцелярский шрифт трип-компьютера, у Форmentorа — чувственный курсив.

Вы скажете: эка невидаль — срисовать бока и циферки у Альфы. Но первым с вами поспорю даже не я, а руководство Фиата, которое этой весной предложило создателю Форmentorа, бывшему главному дизайнеру Сеата Алехандро Месонеро-Романосу, переехать в Италию и занять кресло шеф-стилиста марки Alfa Romeo.

Впрочем, это больше говорит о положении дел в самой Альфе...

Конечно, Formentor далеко не безупречен. Например, вместо эмблемы здесь обезглавленный богемол, прилипший к решетке радиатора. Фонари на корме, похоже, взаимозаменяемы с



Во-первых, это красиво. Дизайнеры «софта» переиграли коллег по концерну на их же поле: Seat лучше всех оформил общую фольксвагеновскую мультимедийку MIB 3, хотя по «харду» и возможностям она почти повторяет системы, которые используют Golf и Octavia. Например, здесь тоже есть смарт-программы климат-контроля «свежий воздух» и «свободный обзор», которые странно работали на Шкоде. Этот 12-дюймовый дисплей — опция, «в базе» — 10 дюймов



в версии VZ5 стал первым серийным «не-Audi» с подобным сердцем.

Между этими полярными модификациями существуют еще и дизельные Форmentorы, и кроссоверы с индексом VZ (от слова «Veloze»), который означает «заряд» свыше 245 сил. Причем Formentor VZ может быть и с 300-сильным мотором 2.0 TFSI, и с гибридным агрегатом на 245 л.с., так что Cupra неплохо вооружена для покушения не только на Альфу, но и на другие бренды. Судите сами, Formentor с ходу попал в финал конкурса Car of the Year 2021, а Golf и Audi A3 пролетели мимо. И Cupra в итоговом голосовании заняла третье место, а именитая (и соплатформенная) Skoda Octavia — только пятое. Я, кстати, в этом напрямую поучаствовал.

Помните истории про Fiat 500 и GR Yaris в Стамбуле? На самом деле это именно Cupra первой предложила мне отправиться в Турцию, вызвалась доставить туда Formentor и арендовать автодром для теста. Я, разумеется, не возражал.

Итак, представьте: ожидание — солнечный Стамбул, свободный трек и «горячий» Formentor VZ. Реальность — плюс четыре по Цельсию, тесный картодром и переднеприводный Formentor-гибрид на европейских зимних шинах.

Комбинированный силовой агрегат на Cupre означает даже не полтора литра, а 1.4 TSI плюс электромотор в не-



Ковши — стандартное оснащение для всех Форmentorов мощностью от 245 л.с., включая гибрид. А на более слабых модификациях стоят спорткресла с отдельными подголовниками. Весь кокпит сильно развернут к водителю, а из полезных девайсов для переднего пассажира — только потолочная ручка. Сзади достаточно места для ног, но потолок и проем двери занижены. Климат-контроль сзади предусмотрен, дисплей — нет

драх шестиступенчатого «робота» DSG. Два плюс два в данном случае не равно четырем, поэтому 150 бензиновых сил и 116 электрических в сумме дают не 266, а только 245 л.с. И то лишь пока в батарее есть заряд.

Заряженный — в буквальном смысле — Formentor VZ может разогнаться до 100 км/ч за 7,0 с, но так как емкость литий-ионных аккумуляторов под полом багажника составляет всего 12,8 кВт·ч, то уже через несколько кругов кроссовер избавляется от какого-либо запаса электрического хода, и вся 240-килограммовая гибридная начинка остается висеть мертвым грузом на плечах несчастного турбомоторчика. О динамических возможностях в такой конфигурации производитель скромно умалчивает, но я подозреваю, что они сопоставимы с разгоном 150-сильного Тигуана (9,3 с), снаряженного на дачу в майские праздники.

■ Все же мне не скучно в Форmentorом. Знаете, так бывает, когда случайный сосед в самолете перед взлетом выключает телефон и кладет на колени томик Довлатова или Бродского. Вы еще незнакомы и, возможно, вообще не скажете друг другу ни слова, но вам уже по пути.

У Купры вместо томика — кресла-ковши с механическими регулировками как часть базового оснащения, руль с кнопками-манеттино (это уже опция)

и перекроенный цифровой кокпит. Вроде бы шаблонный VAG-интерьер, но эти небольшие детали говорят, что место и роль водителя мы с Купрой понимаем одинаково.

Ключевой пятачок на тоннеле под правой рукой занимает кнопка выключения системы стабилизации, переключение ездовых режимов шасси вынесено на левую спицу руля, а на правой — кнопка стартера.

Жму ее — и тишина: Formentor готовится стартовать на электротяге. Но с пустой батареей ДВС просыпается почти сразу и принимается бурчать под фонограмму. Баранка делает всего два оборота от упора до упора — еще один намек на Альфу. И особо приятно, что электроусилитель настроен не по общему фольксвагеновскому шаблону. ■ Режиме Comfort руль не пустеет, как в Октавии, а в режиме Sport не столбенет, как в Audi. Реактивное усилие всегда весомо и приятно.

Вообще Formentor покоряет именно творческим подходом к настройке унифицированных компонентов. Например, экран мультимедийного комбайна MIB3 разделен на виджеты не вертикальными рамками, а наклонными «ломтиками» — и наклон этот совпадает с наклоном шрифта на приборах. Фотообоями в меню служит картинка шершавого асфальта, а на виртуальную панель приборов можно вывести сразу тахометр, секун-

домер и указатели температуры масла как в двигателе, так и в трансмиссии. Даже со ста пятидесятью силами.

Палитра ездовых режимов здесь, как и в большинстве MQB-машин, состоит из трех позиций, но среди них нет положения Normal: норма для Форmentorа — это Sport. А самый горячий режим здесь именно — Cupra. Кстати, я бы все время ездил именно в нем, ибо это единственный способ прищипить тщедушный турбомотор.

А вот электронноуправляемые амортизаторы в позиции Cupra зажимаются не полностью: в меню индивидуальной настройки для подвески доступны еще две ступени жесткости после положения Cupra (из общих 15 ступеней). Мне нечего сказать об этой подвеске на неровном асфальте (Formentor не мог выезжать на дороги общего пользования), но работа шасси на треке меня покорила.

Даже на базовых переднеприводных версиях здесь стоит задняя многорычажная подвеска. ■ Она тоже настроена по-своему. Поребрики, трещины и заплатки почти неощутимы, крены минимальны — и при этом Cupra остро следует за рулем, охотно, с минимальным сносом заезжает в повороты и жадно скользит кормой под сброс газа. Нет, друзья, это не Volks Romeo. Это настоящий Alfa Wagen, Tiguan с хулиганской южной кровью.

Багажник обычных Форmentorов сильно проигрывает тигуановскому в объеме, а у гибрида еще и батарея в заднем свесе, поэтому от 450 литров остается только 345 л

■ И ведь система стабилизации отключается полностью. Точнее, так: она допускает внушительный угол заноса без явного вмешательства тормозных механизмов, но, судя по тому, что в этот момент на корме все же вспыхивают стоп-сигналы, электроника остается на страже. А еще я не понял, почему на выходе из поворота под тягой начинает бешено буксовать внутреннее переднее колесо? Судя по инструкции, система имитации блокировки дифференциала XDS должна продолжать работу даже в выключенном ESP и трэкшн-контролем. На той же Октавии эта примочка работает отлично, прикусывая буксующее колесо и отправляя крутящий момент на внешнее. Но Formentor шлифует и шлифует асфальт, хотя мог бы разогнаться. Может, дело в шинах-липучках, которые после разогрева почти сразу теряют зацеп и резко срываются в пробуксовку? А когда колесо уже набрало инерцию, электроника, похоже, не решается резко его прикусить, предпочитая не вмешиваться, — я встречал такое на других автомобилях с имитацией блокировки.

Эх, жаль, что стамбульские тесты и Купры, и Фиата, и Тойоты прошли в максимально странной обстановке: старые шины, зимние шины, эвакуация... Но только представьте, на что способен Formentor с нормальной обувкой, полным приводом и 390-сильным мотором! Кажется, у меня впервые появился любимый VAG-кроссовер. К тому же в Европе базовый Formentor с мотором 1.5 TSI стоит даже чуть дешевле аналогичного Тигуана — 29,3 тысячи евро против 31,5 тысячи. А трехсотсильный Formentor VZ аж на 14 тысяч дешевле, чем Tiguan R, — 45 тысяч евро. Это же просто подарок.

Поэтому я в своем личном рейтинге финалистов COTY 2021 без тени сомнения поставил Formentor на четвертое место — следом за Дефендером, Фиатом и Ярисом. Заслужил.

А вдруг испанцы раскрутятся и еще надумают вернуться в Россию? Неспроста же вся мультимедийная оболочка Форmentorа уже с завода грамотно переведена на русский?

Увы, надежд почти нет, а русификацию можно объяснить тем, что автомобили Seat официально представлены на украинском рынке. Но я все равно не буду грустить. Мне отраднее, что в портфеле концерна VW AG, который взял курс на диджитализацию, электрификацию и отдаление автомобиля от водителя, все же остается место для таких брендов, как Cupra. И таких кроссоверов, как Formentor.

Даже хорошо, что они тогда не купили Альфу. Ведь лучшая Альфа та, что сделана своими руками. □



Третий заход

Юрий ВЕТРОВ
Фото Дмитрия ПИТЕРСКОГО

Экспертная группа:
Ярослав ЦЫГЛЕНКОВ,
Андрей МОХОВ

Семь лет назад Hyundai Genesis в нашем сравнительном тесте серьезно приблизился по оценкам к немецкой тройке (AP №23, 2014). Может, новый полноприводный Genesis G80 с 249-сильным турбомотором 2.5 сравняется с BMW 530d и Audi A6 с трехлитровыми дизелями и полным приводом — или хотя бы опередит переднеприводный Lexus ES 350? Ведь, как оказалось, тормоза у «корейца» мощнее немецких и не уступают им в термостойкости!

Хорош Genesis! Эдакий симбиоз Мерседеса CLS и Audi A7: тривиальный седан мастерски замаскирован под стильный лифтбек.

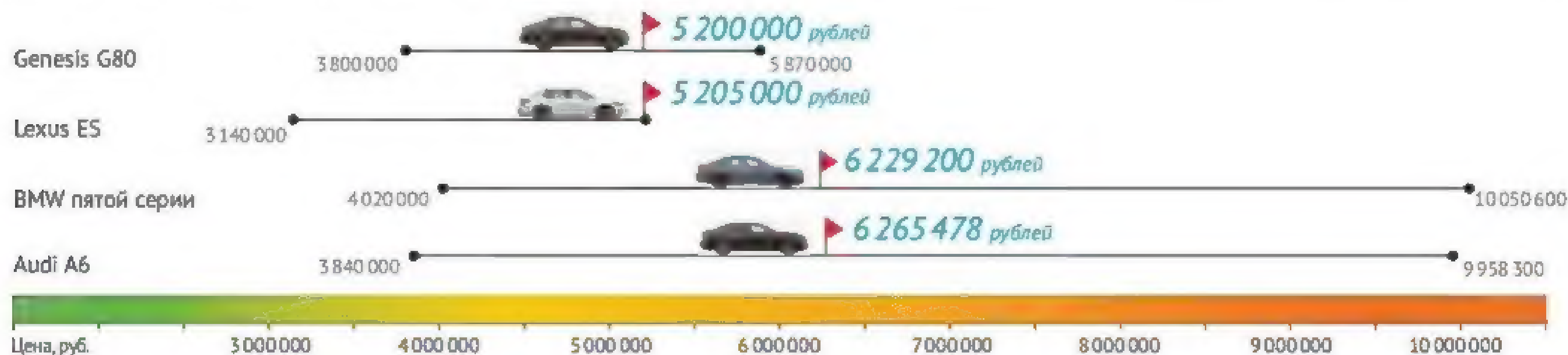
А как богато обставлен салон — каждую детальку, будь то рифленые «лабрадинки» или деревянный «массив» вставки на передней панели, хочется потрогать. Но тутая и тормознутая шайба селектора «автомата» не позволяет быстро переходить из «драйва» в «реверс» и обратно, и капризного мультимедийного трекпада отказываешься уже на второй минуте и тянешься к привычному тачскрину. А в глазах начинает двоиться от 3D-эффектов виртуальных приборов. Причем в очках видно, что один из «слов» наборного изображения выполнен в крайне низком разрешении.

Благо 3D-режим можно отключить. А вот в навязчивом подголовнике ничего не поделаешь: по вылету он не регулируется. И сдвижные валики боковых подержек не сжимают тебя тисками даже в крайнем положении.

Правда, и на немецком солнце есть пятна. Одна сенсорная вакханалия в A6 или абстракционизм вместо приборов у рестайлинговой «пятерки» чего стоят! Но как ни крути, и в холодно-геометричном интерьере Audi, и в более аналогово-домашнем BMW сидеть уютнее и удобнее. Прежде всего из-за кресел правильных форм и рельефов.

Неплох и Lexus. Его фирменные «рожки» переключателей ездовых режимов и отключения ESP задают боевое настроение. Ведь они прямо перед глазами — на

Розничные цены участвовавших в тесте автомобилей*



Цена автомобиля, участвовавшего в нашем тесте

Диапазон цен на данную модель автомобиля

* Цены указаны по состоянию на 18 мая 2021 года



неудобный в обращении трекпад — попадать в движении курсором в виртуальные кнопки по-прежнему та еще задача.

А вот Genesis нынче подтянулся до немецкого уровня: корейские инфоразвлечения не менее красочны и разнообразны. И опционная аудиосистема Lexicon в G80 переигрывает лексусовский Mark Levinson: 18 динамиков в Джenezисе звучат не менее объемно, ярко и насыщенно, чем Harman/Kardon в BMW и Bang & Olufsen в Audi.

Какие «лошади» сильнее, бензиновые или дизельные? Факт — Audi и BMW на тяжелом топливе во всех без исключения разгонных дисциплинах на длиннометрической дороге разделили бензиновых «азиатов», что называется, подорек. К примеру, «сотню» с места «немцы» набирают за 6,6–6,7 с — почти на секунду быстрее Джenezиса и на полторы опережая Lexus. Интересно, что пл-

следнему переднеприводность ничуть не мешает: правильная доза пробуксовки при отключенной ESP, наоборот, помогает улучшить результат на 0,3 с. Просто японский атмосферник серии 2GR поет красиво, но проигрывает безголо-сому корейскому турбомотору по крутящему моменту в широком диапазоне оборотов. Не помогает даже гандикап в массе — ведь Genesis весит две тонны равно, как и Audi. А Lexus легче на целых 232 кг.

Но насколько же удобнее управлять разгоном «японца»? Не надо думать, что за режим включен, какие обороты у двигателя. Тойотовский восьмиступенчатый «автомат» даже в Комфоте понимает желания с полуслова. Просто нажимаешь на газ — и ES 350 ускоряется именно так, как ты хотел.

Genesis не может похвастать столь точным следованием за педалью. В Комфоте корейская гидромеханика так и

козырьке приборов! О том, что «ES 350 — это Camry 3.5 на максималках», можно догадаться разве что по характерной, довольно высокой посадке, полукруглому профилю спинки кресла и брызгам общетойотовской фурнитуры. Но вообще Lexus с его обилием реальных кнопок еще более аналоговый олдфэг, чем BMW.

Верность традициям Lexus, увы, хранит и по инфоразвлекательной части. Устаревшей японской мультимедийки с графикой «привет из 80-х» давно пора на свалку истории. Но в Лексусе лишь поменяли джойстик-мышь на такой же



Можно отключить 3D-эффект, но с противоходом виртуальной стрелки тахометра придется свыкнуться



Корейская мультимедийка атрисована с любовью и по количеству виджетов и скорости процессора ничуть не уступает немцам



Селектор «автомата» в виде шайбы подсмотрен корейцами у Ягуара, но не обеспечивает той же четкости и легкости



Добротный интерьер Джenezиса монументален и тактильно приятен



Кресла Ergo Motion доступны уже со средней версии Premium, но могли бы быть и поэкономичнее

моровит включить высшую, восьмую передачу. А в Спорте, наоборот, уж больно нарочито держится за низшие ступени.

Причем дело явно не в «железе», а в «софте». Пожалуйста: и BMW, и Audi используют один и тот же «автомат» ZF 8HP, но в «пятачке» он продолжение ваших мыслей, у «а-шестой» же аналогичную гидромеханику нужно все время активно прищипывать педалью даже в режиме dynamic.

Надо ли упоминать, что немецкие дизели в полтора раза экономичнее японского атмосферника и легко укладываются в 10 л/100 км даже в плотном московском потоке? А вот непомерный аппетит турбо-Джenezиса неприятно удивил: даже при нежном поглаживании правой педали в городе никак не получалось меньше 18 л/100 км там, где Lexus расходовал 15,5 л/100 км.

Вот ассистенты водителя у Джenezиса работают не хуже немецких. Посетовать можно разве что на вялое ускорение на адаптивном круиз-контроле вслед за ли-



Пассажирское сиденье покорно отъезжает вперед, склоняется в полупоклоне и при этом не перекрывает водителю обзор в боковое зеркало



Пульт для задних пассажиров может предложить и Lexus, а вот дисплеи на спинках передних сидений в машине за 5,2 млн — только Genesis



Трехзонный климат-контроль включен в цену только для топ-версий Luxury и Elite, а для начальных Business и Advance не предлагается даже в виде опции

Audi A6 45 TDI quattro



BMW 530d xDrive



Genesis G80 2.5 T-GDi



Lexus ES 350



Оба немецких седана немного лучше по запасу пространства над головой, но во всем остальном, начиная с зазора перед коленями и заканчивая размерами дверного проема, Lexus и Genesis вчистую переигрывают Audi, не говоря про еще более тесный BMW. Плюс богатство оснащения на вложенный рубль: за все подогревы, шторочки и так далее у «немцев» придется доплатить существенно больше.

дером и чересчур рьяное центрирование в полосе, что характерно и для Audi с BMW. Причем Lexus им неровня: дистанцию он держит еще более почтительную, а в отсутствие ведущего на крутом спуске можно запросто схлопотать штраф. Да-да — как и на Camry, адаптивный круиз-контроль Лексуса не задействует рабочие тормоза при превышении заданной скорости!

Или ES просто опасается их перегреть раньше времени? Ведь у Лексуса, в отличие от остальных, спереди плавающие скобы и самые скромные диски диаметром всего 305 мм против 360 мм у G80. А задние японские диски и вовсе сплошные, тогда как у остальной троицы — вентилируемые. Чем это опасно? Одно торможение с 200 км/ч до полной остановки — и из-за перегрева фрикционного материала колодок остановочный путь при последующем торможении Лексуса удлинится на 30 метров!



Даже в холодном состоянии ES со 100 км/ч останавливается за 38 метров, проигрывая BMW почти полтора метра, Audi — 2,5 м, а Джenezису — три с половиной. Представьте себе, G80 здесь опередил «немцев»! И термостойкость на уровне: два подряд замедления с 200 км/ч без признаков перегрева. Что

неудивительно: спереди у Джenezиса в европейской версии самые крупные диски и мощные шестипоршневые механизмы, тогда как даже опционные тормоза M Sport у BMW имеют лишь четыре поршня. Правильные выводы сделали в Корее после «зажигательной» истории с тормозами на предыдущем G80 (AP №8, 2017).

А вот шасси еще далеко от совершенства. Остренький руль и минимальные крены намекают на яркий ездовой характер. Вторит этому, как и у всей четверки, возможность полностью отключить систему стабилизации. Но настройки скорее безопасные, чем спортивные: Genesis не стремится ехать бо-

ком ни под тягой, ни под сброс газа. Даже при откровенной провокации занос развивается плавно. Спокойствие и умиротворение? Но на неровной прямой G80 погуливает, и адаптивные амортизаторы, зажатые режимом Sport, не в силах полностью сгладить амплитуду этой «синусоиды». Плюс неточность реакций, когда



Приборы в стиле суперкара LFA намекают на то, что в Лексусе еще жив спортивный дух



Премия за самые сомнительные мультимедийные достижения однозначно достается Лексусу. Причем страшная графика и неторопливый процессор огорчают куда меньше, чем иезуитское управление исключительно через трекпад: экран на касания не реагирует



Легко, воздушно, свежо! Пока не сядешь в кресло, не скажешь, что в основе тут Catru



G80 с ростом крена сильнее ожидаемого подбавляет задней осью, в результате чего приходится слегка отруливать — и траектория получается ломаной. А «кисельное» усилие на руле в околонулевой зоне только осложняет контроль. Причем в Спорте вязкость «киселя» лишь возрастает.

Управляемость Audi с задней подруливающей подвеской, как у нас, тоже далека от эталона: излишняя острота и «раздавление личности» при энергичной смене курса напрягают не меньше, чем в Джenezисе. Но в случае с А6 хотя бы можно отказаться от этой опции и получить нормальное шасси. К тому же у Audi нет проблем ни с устойчивостью, ни с реактивным действием.

Lexus ES, как и Genesis G80, не балует выбором вариантов шасси: есть лишь жесткий вариант F Sport с адаптивными амортизаторами и мягкий — с обычными пассивными стойками. У нас был вто-



Браво, Lexus: покладистый восьмиступенчатый «автомат» и старый добрый механический селектор, который куда удобнее джойстиков

рой. ■ Это то что надо, как пела группа «Браво». Подвижность в поворотах, отменная хватка за курс и логичные крены. Посетовать можно разве что на легкую завуалированность обратной связи по рулю.



Скринейджером будет тяжко с Lexusом, зато возрастные любители кнопок от него в полном восторге

■ BMW тоже не все гладко с реактивным действием, излишне зажатый и искусственным. Но шасси-то на голову выше всех остальных. Цельное, живое, точное. На «пятерке» с М-подвеской хочется мчаться! Стрелка спидометра как-то



Еще одна Catru-примета — задний подлокотник с пультом и подстаканниками и откидной крышки. Любопытно, что в Тойоте кнопки сенсорные, а вот в Lexusе — настоящие, аппаратные

сама собой движется вверх — скорость в пристрелянных поворотах горной дороги полигона выше, чем у остальной троицы. Увы, опционная М-подвеска BMW упруго встряхивает седоков на любых

Экстренные маневры

Лосиный тест

Предельные возможности Audi впечатляют — 82,8 км/ч. Но А6 очень рано срывается в занос, который тут же корректирует система стабилизации, — и большую часть траектории машина проезжает крайне нервно, беспрестанно визжа шинами.

М-шасси у BMW настроено по-кольцевому нейтрально, в вплоть до 80 км/ч «пятерка» ехала по траектории практически без скольжений. И без одергиваний экзотроник. Высокий класс! Но предел, ограниченный электроникой, все же на 1,3 км/ч ниже, чем у Audi, — только 81,5 км/ч.

Lexus и Genesis схожи в своем бесхитростном поведении. Их по траектории четко ведет строгая система стабилизации, удерживая от намеков на занос. А более высокий предел 82,1 км/ч у G80 против 80,9 км/ч у ES 350 обусловлен во многом широкими и цепкими шинами Michelin Pilot Sport 4.

Торможение с объездом

Легче всего совмещать объезд и экстренную остановку получается у Audi: в опционной подруливающей задней подвеской машина как бы сама уходит от препятствия с легким заносиком, мощно замедляясь практически

без растормаживаний: 34,3 м. И разброс результатов невелик, всего 1,8 м. Хорош и Lexus с его итоговыми 35,1 м. Правда, скольжения задней оси при этом глубже и водителю ES 350 надо быть начеку: ESP не всеильна.

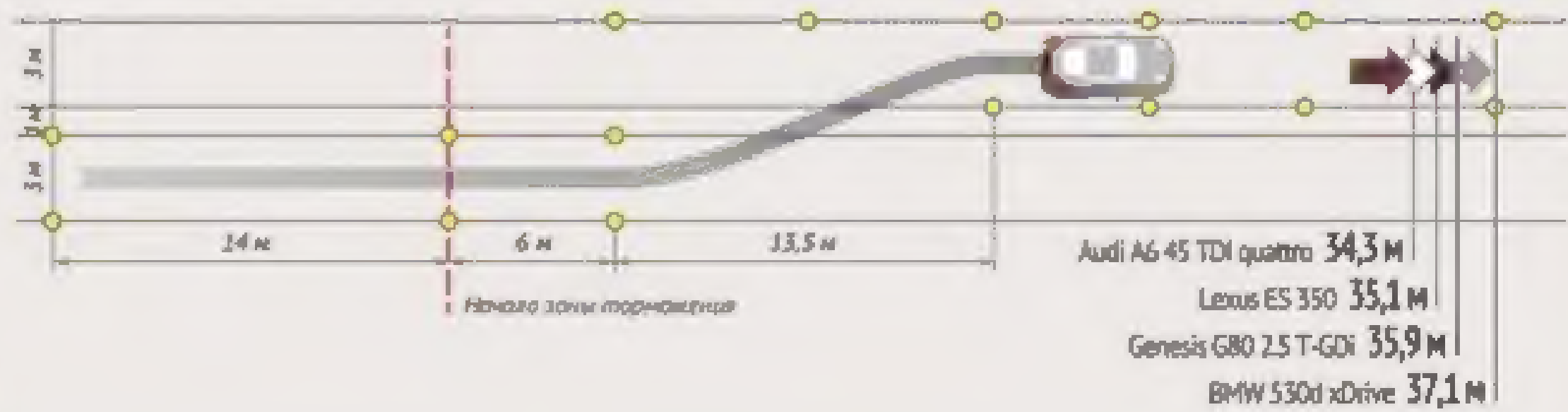
Тормозной путь Джenezиса длиннее всего на 0,8 м, и растормаживаний во время маневра нет. Но они проявились у G80 на реальной дороге: «кореец» единственный, чья АБС сильно распускала хватку колодок при замедлении на гребенке. А при экстренном объезде сложности доставляет нелинейность реакций: с ростом крена Genesis переходит на более крутую траекторию — и надо быть готовым отруливать.

BMW слушается руля безукоризненно, следуя по траектории точнее всех. И явных растормаживаний нет, на что косвенно указывает и минимальный разброс результатов (вдвое меньше, чем у Audi). Тем не менее средний тормозной путь оказался на 2,8 м длиннее, чем у А6.



Автомобиль	Предельная скорость выполнения маневра «Лосиный тест», км/ч
Audi A6 45 TDI quattro	82,8
BMW 530d xDrive	81,5
Genesis G80 2.5 T-GDi	82,1
Lexus ES 350	80,9

Автомобиль	Шины
Audi A6 45 TDI quattro	Bridgestone Turanza T005 255/40 R20
BMW 530d xDrive	Pirelli P Zero 245/35 R20 спереди и 275/30 R20 сзади
Genesis G80 2.5 T-GDi	Michelin Pilot Sport 4 245/45 ZR19 спереди и 275/40 ZR19 сзади
Lexus ES 350	Bridgestone Turanza T005A 255/45 R18



типах неровностей, да и запас энергоемкости невелик. Так что если вам дороги как собственные позвонки, так и 20-дюймовые колеса, то данные грунтовок и откровенно разбитый асфальт лучше проезжать исключительно «шепотом».

Genesis на 19-дюймовых шинах лучше BMW справляется с невзгодами наших дорог, но подвесочный комфорт тоже отнюдь не бизнес-классовый. Видно, стереокамера, по команде которой расслабляются и зажимаются амортизаторы, не успевает корректно считать все дорожные «ужасы нашего городка». К тому же в режиме Comfort чувствуется сильная вибрация неподдрессоренных масс при проезде «лежачих полицейских» и легкая раскачка на волнах. И то и другое лечится режимом Sport, однако уровень тряски тогда станет сопоставим с М-твёрдостью BMW.

Audi A6 у нас в этот раз с пружинами и адаптивными амортизаторами, которые не в силах подарить такое же ощущение мягкой пуховой перины, как опционная пневмоподвеска в прошлом тесте (AP №4, 2019). Да, на «лежачих полицейских» Audi мягче всех, но на обычном асфальте — жестковато даже в Comforte.

Вот Lexus — другое дело! Жаль только, что ход подвески здесь, по сравнению с Camry, укорочен, из-за чего ES иногда упирается в буферы сжатия при проезде серьезных волн и крупных неровностей.



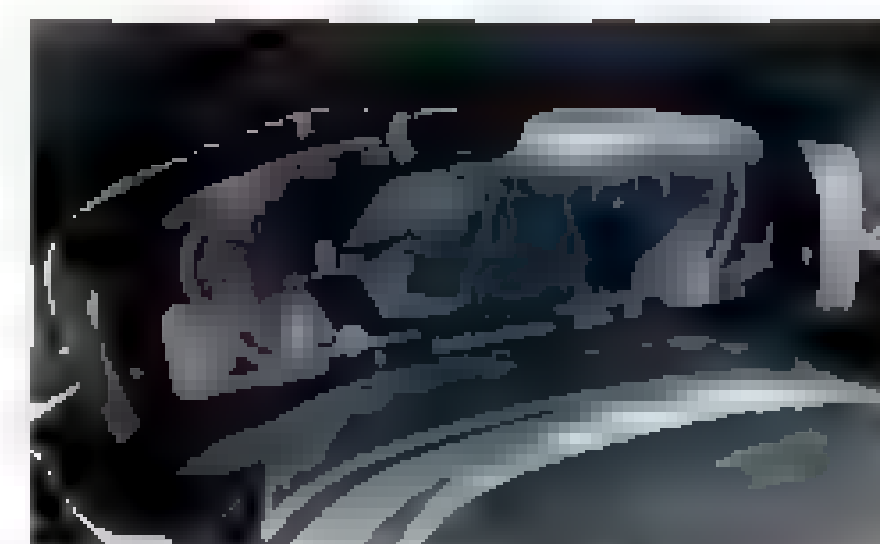
Хотя больше расстраивают звонкий «непрениимный» стук камней и песка по колесным аркам и назойливый шинный гул. Как будто в каждой колесной арке Лексуса на шершавом подмосковном ас-

фальте поселяется пчелиный рой. У Дженизиса «низовых» шумов меньше, но сильнее слышно двигатель.

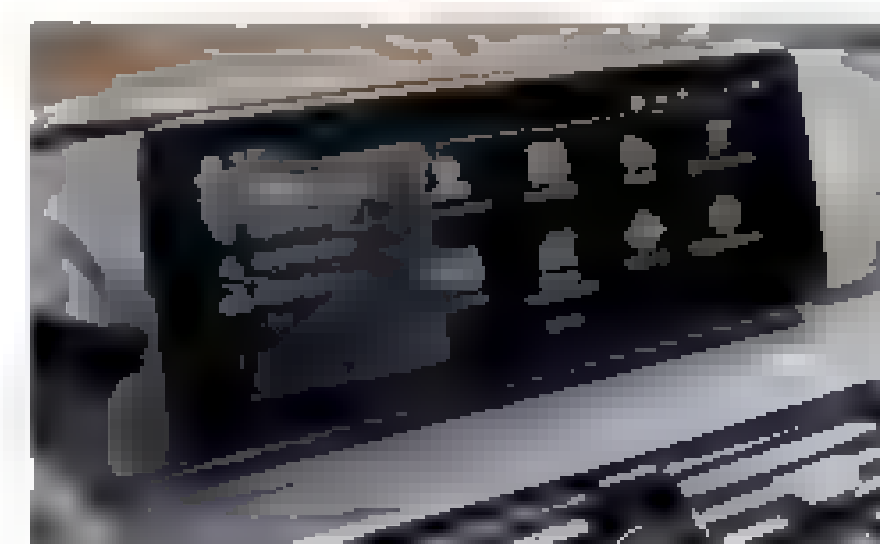
Audi заметно тише «азиатов». Но в городе солирует дизель, его характерные тараканье явно громче, чем у BMW. И, собственно, из-за этого «пятачка» и A6 поменялись местами в акустической таблице о рангах — в прошлый раз Audi у нас была с куда более тихой бензиновой «шестеркой» (AP №4, 2019).

Единственная, но крайне важная для бизнес-седанов номинация, где Genesis и Lexus однозначно переигрывают Audi и BMW, — простор и комфорт на VIP-местах сзади. Туда и попадать проще благодаря большему размеру дверных проемов, и запас перед коленями в азиатских машинах существенно больше. Плюс сам диван в богатых комплектациях имеет недоступный «немцам» электропривод: у Лексуса наклоняется спинка, а в Дженизисе сиденье двигается целиком во имя придания комфортной полужающей позы.

Да и опции вроде шторок на окнах, собственного пульта управления аудиосистемой и трехзонного климат-контроля с электроподогревом у азиатской парочки доступнее. А дополнительные сантиметры, которых так



Во всех вариантах цифровых приборов у BMW и спидометр, и тахометр выполняют чисто декоративную функцию окантовки основного изображения



Информационная оболочка BMW не функциональнее, чем в Audi и Дженизисе, но выглядит красочнее и управляется в том числе и удобной традиционной шайбой



Рестайлинг принес минимальные изменения в «пятачку», которая застряла где-то между аналоговым прошлым и цифровым будущим

Некоторые результаты измерений Авторевю

Параметры	Автомобили	BMW 530d	Genesis G80	Lexus
	Audi A6	xDrive	2.5 T-GDI	ES 350
	45 TDI quattro			
Максимальная скорость, км/ч	248,4	248,4	239,0	213,4*
Время разгона, с				
0–50 км/ч	2,3	2,3	2,3	3,2
0–100 км/ч	6,7/7,3**	6,6/7,1**	7,5/8,0**	8,0/8,3**
0–150 км/ч	14,5	15,2	15,3	15,7
0–200 км/ч	28,7	26,5	30,7	29,4
на пути 400 м	14,8	14,7	15,4	15,8
на пути 1000 м	27,1	26,7	27,8	28,1
60–100 км/ч (D)	8,3	3,4	4,1	4,2
80–120 км/ч (D)	4,3	4,2	4,6	5,4
Вибет, м				
с 50 км/ч	625	664	565	695
130–80 км/ч	1350	1298	1175	1523
160–80 км/ч	2074	2012	1807	2016
Торможение со скорости 100 км/ч				
пути, м	35,7	36,8	34,8	34,7
замедление, м/с²	10,8	10,5	11,1	10,1
Торможение со скорости 150 км/ч				
пути, м	79,6	84,2	75,9	83,9
замедление, м/с²	10,9	10,3	11,4	10,1
Торможение со скорости 200 км/ч				
пути, м	142,8	152,7	135,4	156,0
замедление, м/с²	10,8	10,1	11,4	9,9

* Ограничено электроникой

** Разгон с двух педаль / разгон с переключением ног (ESP и кондиционер выключены)





Подруливающие задние колеса — опция за 127 тысяч рублей. Шасси с ней упрочивает цельность, характерную для Audi. Зато A6 обретает верткость: диаметр разворота становится скромнее, чем у «пятерки» BMW, менее 11,5 м. Lexus описывает 12-метровый круг, а вот Дженизису G80 для разворота в один прием едва хватало 14 метров ширины динамометрической дороги



Виртуальные приборы Audi не слишком контрастны и довольно спорадичны, но на фоне шкал Дженизиса, не говоря про вагханалию в BMW, это просто отдых для глаз



Помимо мрачности, создаваемой черной подложкой, отзывчивую и богатую мультимедийку Audi похвалить не за что



Нижний тачскрин Audi подпружинен, что вместе с вибрацией при нажатии виртуальных кнопок призвано создавать иллюзию обратной связи

Диване, перекладывая все дорожные проблемы на наемного шофера, Lexus по-прежнему лучше — при равенстве цен. А для того, чтобы бороться с искушенных «большой немецкой тройкой» клиентов, нужна харизма в ездовых свойствах. Конечно, Genesis доступнее «немцев» в среднем на 20% в сопоставимых комплектациях — например, тестовый G80 за те же 5,2 млн, что и ES 350, выгоднее BMW и Audi на целый миллион. Но, как показывает опыт прежних лет, для серьезной битвы в премиум-сегменте этого мало. Ждем четвертого захода — или модернизации при рестайлинге? □

остро не хватает перед коленями в BMW (Audi лишь немногим теснее «азиатова»), у «немцев» не купишь ни за какие деньги. Считаем экспертные баллы — и-и-и... Опять без сюрпризов: «немцы» впереди. Причем «пятерка» BMW самая драйверская в этом квартете, особенно с М-подвеской. Неудивительно, что в прошлом году с результатом 5583 проданные машины она уступила на нашем рынке лишь Мерседесу Е-класса (6836). «Шестерка» Audi не столь цельна характером — не поэтому ли уступает по продажам втрое? Ценителей японских комфорта и надежности в нашей стране

тоже поменьше — рыночный проигрыш вчетверо в третье место Лексуса в нашем сравнении. А вот новый Genesis G80 мог бы выступить и поярче. Сейчас, на волне дефицита, когда хватают вообще все, что привозят в Россию, его точно будут брать. Но в 2015 году Hyundai Genesis тоже едва не обошел ES, а потом продажи скатились с тысячи до трех-четырех сотен в год. Даже несмотря на второй заход уже под маркой Genesis — как G80. Сейчас шаг вперед в по дизайну, и по сервисной электронике корейцы сделали. Однако для консерваторов, которые считают деньги и ездят на заднем

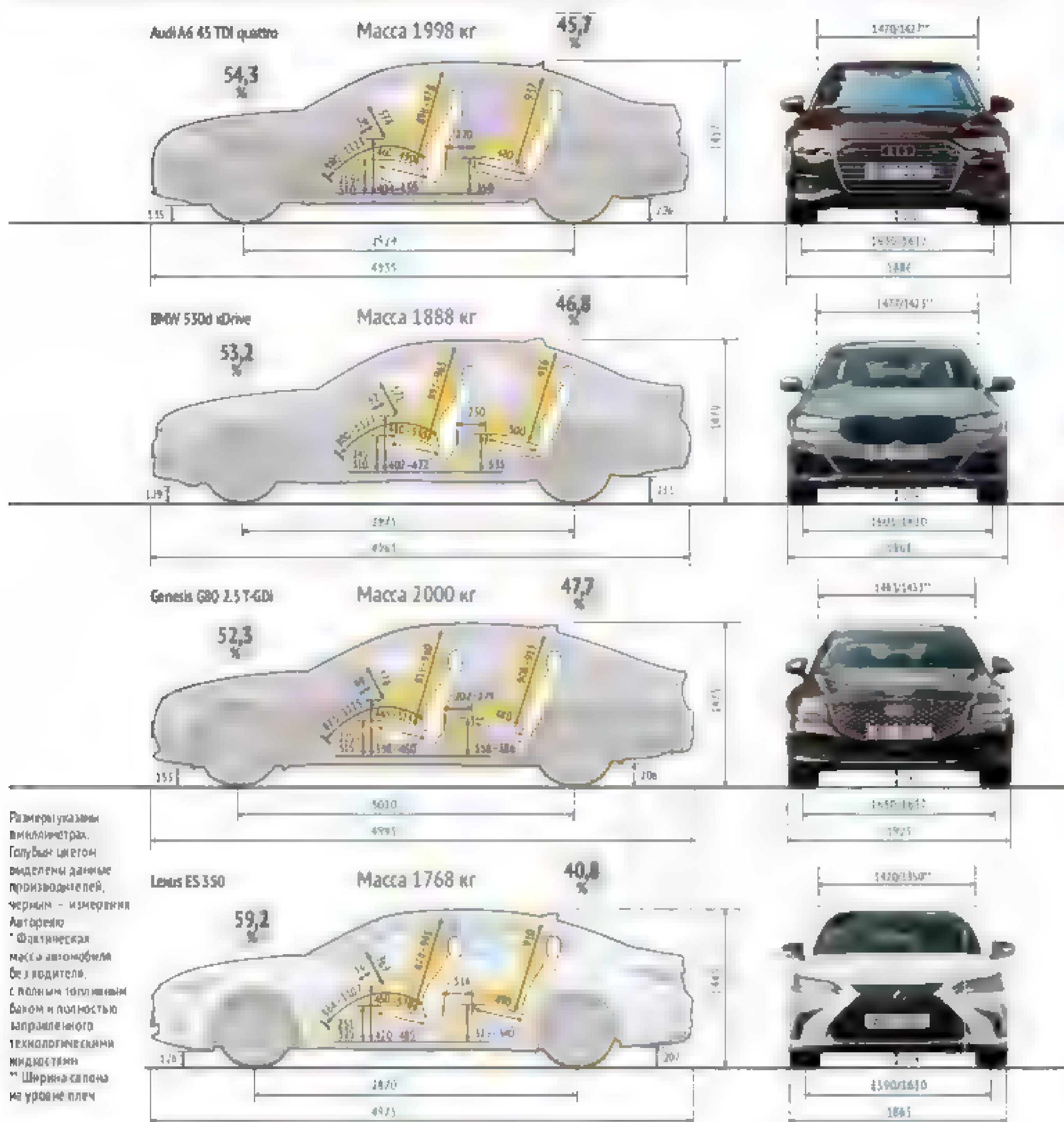


«Холодно с вами. Очень холодно» — так и хочется повторить интерьерщиком Audi слова героя Евгения Леонова из фильма «Убить дракона»

Паспортные данные

Автомобили	Audi A6	BMW 530d	Genesis G80	Lexus ES 350
Тип кузова	45 TDI quattro	45 TDI quattro	2.5 T-GDI	ES 350
Число дверей	четырёхдверный седан	четырёхдверный седан	четырёхдверный седан	четырёхдверный седан
Число мест	5	5	5	5
Объём бака, л	530	530	424	420
Средняя масса, кг	1785	1695	1950	1725
Полная масса, кг	2410	2385	2450	2150
Двигатель	дизельный, с аккумуляторным впрыском и турбонаддувом	дизельный, с аккумуляторным впрыском и турбонаддувом	бензиновый, с комбинированным впрыском	бензиновый, с комбинированным впрыском
Расположение	спереди, продольно	спереди, продольно	спереди, продольно	спереди, поперечно
Число и расположение цилиндров	6, V-образно	6, V-образно	4, в ряд	6, V-образно
Рабочий объём, см³	2967	2993	2497	3456
Число клапанов	24	24	16	16
Макс. мощность, лс/кВт/об/мин	249/183/5000–4500	249/183/4000	249/183/4500–5800	249/183/5000–6600
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	600/1500–2250	620/2000–2500	421, 7/1650–4000	356/4600–4700
Коробка передач	автоматическая, 8-ступенчатая	автоматическая, 8-ступенчатая	автоматическая, 8-ступенчатая	автоматическая, 8-ступенчатая
Привод	полный, полный	полный, с многоскоростной муфтой в приводе передних колёс	полный, с многоскоростной муфтой в приводе передних колёс	передний
Передняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах	независимая, пружинная, MacPherson
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная	независимая, пружинная, многорычажная	независимая, пружинная, многорычажная	независимая, пружинная, многорычажная
Передние тормоза	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые
Задние тормоза	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые
Размерность базовых шин	225/55 R18	225/55 R17	245/45 R19 (спереди), 275/40 R19 (сзади)	235/45 R18
Максимальная скорость, км/ч	250	250	250	210
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,1	5,4	6,3	7,9
Расход топлива, городской цикл, л/100 км	7,7–8,0	6,6	13,1	12,6
загородный цикл	5,7–5,8	5	6,9	6,6
смешанный цикл	6,4–6,6	5,6	9,2	8,8
Емкость топливного бака, л	75	68	68	68
Топливо	дизельное	дизельное	бензин АИ-95	бензин АИ-92–98

Размеры, снаряженная масса* и развесовка по осям



Audi A6 45 TDI quattro



BMW 530d xDrive



Genesis G80 2.5 T-GDi



Lexus ES 350



У всей четверки крышки снабжены электроприводом, а простенькие громоздкие петли прикрыты обивкой и не нанесут урона поклаже. BMW лидирует по объему отсека «я шарика», но чемоданы сюда грузить ничуть не удобнее, чем в Lexus. Audi: форма багажника с выпирающими лонжеронами самая неправильная. К тому же нет докати, которая может лежать в трех других седанах (у «казиатов» это полноразмерное легкосплавное колесо базовой размерности). Самый скромный объем вне зависимости от того, чем грузить, предоставляет Genesis. А вот неряшливой обивкой огорчает уже Lexus (родство с Camry дает о себе знать и здесь). Плюс у немецких машин трехсекционные складные спинки, тогда как G80 и ES могут похвастаться лишь лючками для лыж.

Экспертные оценки Авторевю

Суммарный балл	1000	865	855	845	830
Автомобиль	Макс. балл	Audi A6 45 TDI quattro	BMW 530d xDrive	Lexus ES 350	Genesis G80 2.5 T-GDi
Эргономика	220	100	185	190	185
Рабочее место водителя	110	95	95	95	90
Обзорность	110	95	90	95	95
Динамика	360	100	100	295	300
Разгонная динамика	110	95	100	90	120
Тормозная динамика	130	100	115	100	120
Управляемость	120	100	110	105	120
Ездовой комфорт	220	100	180	180	175
Плавность хода, виброзащита	110	90	80	90	85
Акустический комфорт	110	90	100	90	90
Комфорт салона	200	100	165	100	170
Пассажиры места	110	95	70	100	100
Багажник	80	100	70	70	100
Трансформация салона	10	10	10	5	5

Эргономика

У G80 наименее удобное кресло. А у BMW пухлые стойки и массивные треугольники в основании ухудшают обзорность.

Динамика

Genesis и Lexus проигрывают «немцам» в определенных возможностях разгона, но ES 350 получает бонус за удобство управления скоростью. По той же причине BMW перенервывает Audi. Lexus отличился низкой термостойкостью колодок – самым длинным тормозным путем на прямой. BMW замедляется чуть хуже Audi. Lexus в поворотах не столь монолитен, как BMW. Audi подводит длину, вносимая задней подруливающей подвеской. А Genesis вдобавок имеет наименее информативный руль.

Ездовой комфорт

BMW тверд М-подвеской, хотя и Genesis незначительно комфортнее. Audi на пружинах хорошо отрабатывает лишь «лежачих полицейских», и только плавность хода Lexusа соответствует бизнес-классу. Акустическую картину в G80 и ES 350 портит прежде всего шум и стук песка с камнями по колесным аркам. Audi проигрывает BMW в основном из-за более голосистого дизайна.

Комфорт салона

«Азиаты» просторнее Audi, а BMW, по меркам бизнес-класса, откровенно тесен. Багажник BMW больше, чем у Audi и Lexusа, но только потому, что не предусмотрено место под докату, и потому ширина равная. А самым скромным отсеком располагает Genesis. У «казиатов» есть только лючок для лыж, тогда как у «немцев» – трехсекционные откидные спинки.

Эклипсоид

Обновленный кроссовер Mitsubishi Eclipse Cross стал ярче снаружи, но проще внутри. Как ни странно, это верная дорога, однако успеет ли он пройти ее до конца с такими ценами?

Илья ХЛЕБУШКИН, фото автора и компании Mitsubishi

Специфический дизайн, единственный полутуралитровый турбомотор и немаленький ценник — не самый удачный рецепт массового кроссовера на нашем рынке, верно? Импортируемый из японского Окадзакки Eclipse Cross был дороже, чем локализованные и более крупные Toyota RAV4 и Mazda CX-5. Неудивительно, что даже древний, но более дешевый Mitsubishi ASX раскопился вдвое лучше.

И вот — рестайлинг. Корма без пятой двери с разделенным горизонтальной планкой стеклом стала скучнее, но спокойнее. А вот физиономия, наоборот, приукрашена — эффектные этажи словно подсмотрены у нынешних Hyundai. Даже в базовых версиях вся оптика фасеточно сверкает диодами. А вместо сползших на бампер фар остались хищные росчерки дневных ходовых огней.

Профиль с покатою крышей остался узнаваемым, но длина выросла на 14 см, до 4545 мм, — теперь Eclipse Cross на 18 см габаритнее соплатформенного Mitsubishi ASX и той же колесной базой 2670 мм. Большая часть прибавки в длине досталась увеличив-

шемуся на 21 литр багажнику, однако итоговый 331 л все равно не впечатляет. И зря теперь у заднего дивана нет продольной регулировки. Хорошо, что втискиваться на второй ряд не приходится, а ниспадающий потолок низковат разве что на версиях в люк.

Сенсорный экран мультимедиа вырос на дюйм по диагонали — и сполз по центральной консоли настолько, что теперь до него можно дотянуться. Поэтому долой тачпад на трансмиссионном тоннеле! Устаревший еще до рождения Эклипса.

А вот проектор напрасно удалили из списка опций — даже простенький выдвижной экранчик, который только и можно было подружить с обогреваемым стеклом, был удобен. Приборы ведь прежние, от Mitsubishi Pajero Sport, без режима цифрового спидометра на дисплейчике. А еще жаль, что сзади так и не появилось USB-разъема для подзарядки гаджетов. Зато блок стеклоподъемников наконец-то удостоился полноценных подсветки и авторежима. А словно просиженные передние кресла заменили удобными, с более длинной подушкой и иным профилем спинки.



Здесь новая мультимедийная система, дизайнерские изменения — и иные материалы обрания дефлекторов

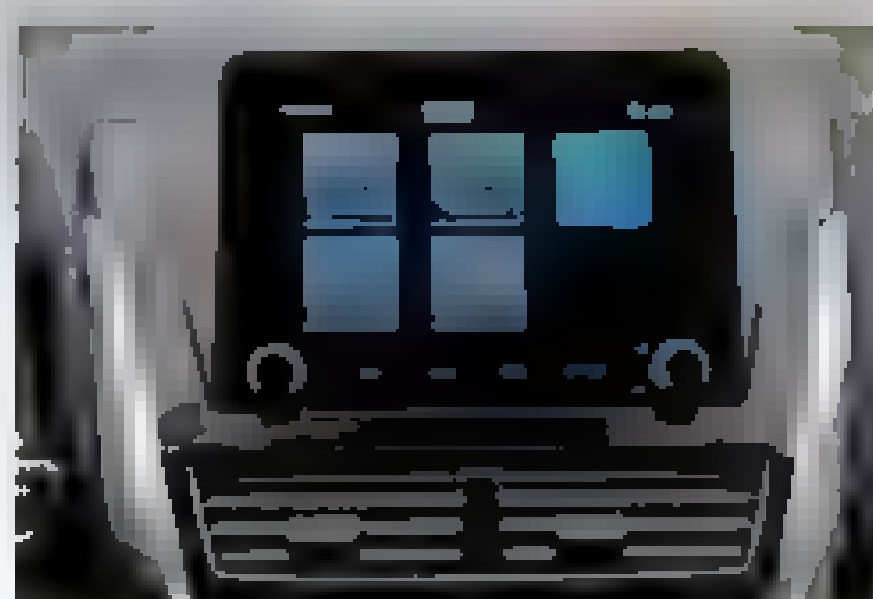
Полутуралитровый турбомотор 4B40 по-прежнему и строю, но на подмогу ему призвали надежный двухлитровый атмосферник серии 4B11 из семейства

GEMA, появившегося в 2005 году. Радость консерватора! Правда, и отличие от ASX, здесь она почему-то сочетается только с передним приводом.





Пульт стеклоподъемников — со всеми подсвеченными кнопками в авторежиме



Появилось воспроизведение видео через USB

Вариатор Jatco серии JF016E для обоих моторов одинаков, как и мощность — налогово-выгодные 150 л.с. Но с двухлитровым атмосферником Eclipse Cross едет как загруженный ASX — вяловато. Даже манеры похожи: новыми настройками амортизаторов сложно изменить до неузнаваемости платформу GS (стойки McPherson спереди, многорычажка сзади), известную нам еще в начале 2000-х по десятку моделей Mitsubishi, Dodge, Jeep и Chrysler. На прямой в неровном покрытии приходится подруливать, в пово-

ротах крены больше, чем ожидаешь, простенький электроусилитель всегда находится в режиме «резиночка». А подвеска могла бы носить титул призе-
■ класса по комфорту и энергоемкости — если бы не жесткая реакция на особо острые стыки и дрябловатость на череде ям. Из позитива — дорожный просвет увеличен на 13 мм, до неплохих 199 мм, и за подбрюшье, включая бензобак, теперь можно почти не волноваться.

Впрочем, полуторалитровая турбо-версия тоже далека от спортивности.

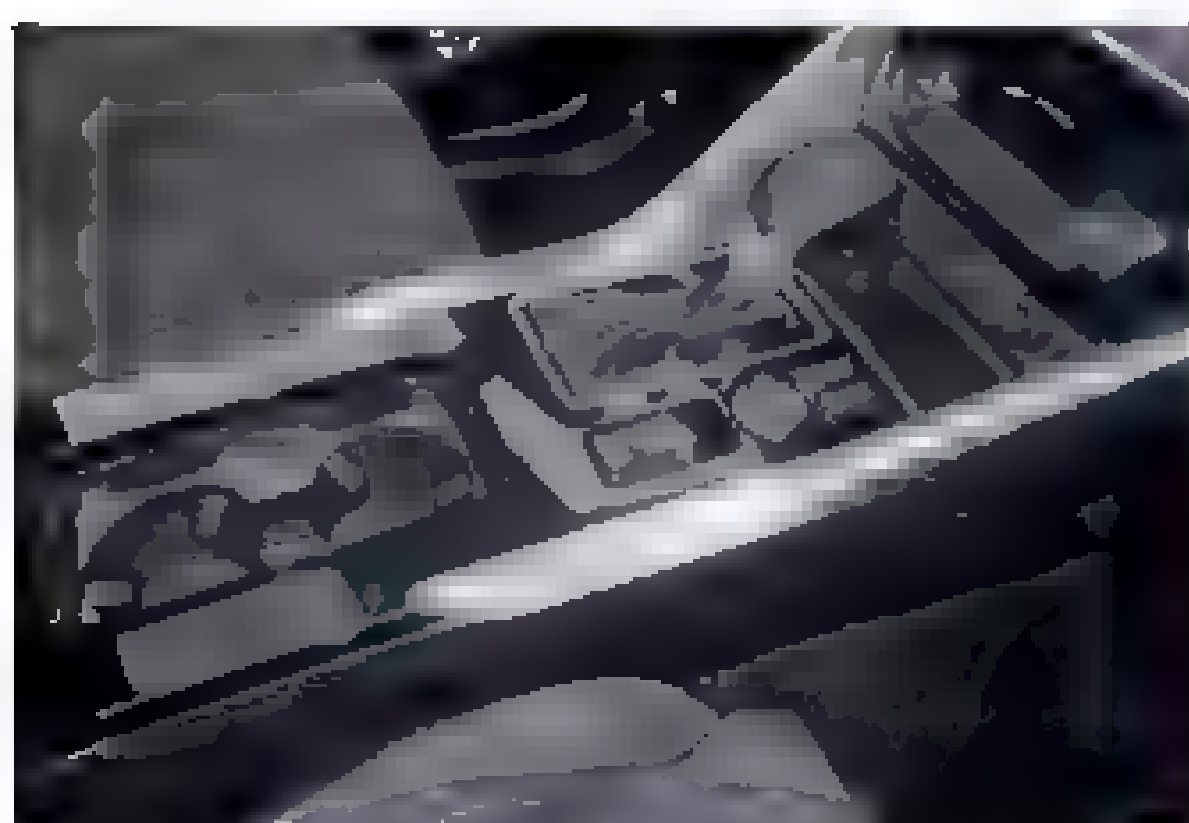
Из городского потока не выпадаешь, но обгоны на трассе даются только с педалью в пол. Та же Skoda Karoq 1.4 при сходных цифрах моторной отдачи не в пример динамичнее. И, само собой, гибридную версию Eclipse Cross PHEV с силовой установкой от модели Outlander PHEV в работающем по циклу Аткинсона дефорсированным двигателем 2.4, двумя электромоторами и литий-ионной тяговой батареей к нам не привезут: цена зашкалила бы.

А она и так высока — плюс 200 тысяч рублей после обновления. Двухлитровый переднеприводный Eclipse Cross в начальной комплектации Intense (семь подушек безопасности, ESP, двухзонный климат-контроль, медиасистема, камера заднего вида, подогрев всех сидений, руля и лобового стекла, электропривод кресла водителя, датчики света и дождя, круиз-контроль, светодиодные фары и 18-дюймовые колеса) оценен в 2 млн 413 тысяч рублей. А полноприводный кроссовер с турбомотором в версии Ultimate (панорамная крыша, кожаный салон, камеры кругового обзора, набор электронных ассистентов и адаптивный круиз-ком-

троль, кнопка запуска двигателя и система бесключевого доступа) придется выложить 2 млн 753 тысячи рублей. Планов по локализации Эклипса в Калуге нет (вся мощность там занята кроссовером Mitsubishi Outlander, оставившим всего 20% внедорожнику Pajero Sport). И, по-моему, это приговор. ■ жаль. Ведь две проблемы из трех — странная внешность и безальтернативный турбомоторчик — все-таки решены. □



Длина багажного отделения увеличилась на 113 мм. Под высоким полом — вкладки с полноразмерной запаской



Отсюда наконец-то убрали ручник



У передних кресел изменились боковые валики, плечевой упор спинки, а подушка выросла в длину до 50 см. Вместо опциональной, полностью кожаной обивки — комбинированная, а приятной на ощупь искусственной замшей



Сидеть назад мешают только ниспадающая крыша — двери прикрывают пороги и распахиваются на гостеприимные 75 градусов. Обе части дивана имеют обогрев, а спинка — регулировку угла наклона

Изохоры Camry

На наш рынок Toyota Camry поколения XV70 вышла три года назад, но только теперь под капотами рестайлинговых машин российской сборки прописались «четверки» новой серии Dynamic Force. В ходе, как говорят физики, изохорного процесса — ведь их рабочий объем в литрах (2,0 л и 2,5 л) остался неизменным. А динамика?

Олег РАСТЕГАЕВ, фото компании Toyota

Если верить паспортным данным, теперь Camry с двухлитровым мотором разгоняется до «сотни» не за 11, а за 9,5 секунды. При той же мощности 150 л.с. Неужели такую прибавку может обеспечить замена гидромеханического «автомата» вариатором?

Даже если стартовать с легкой пробуксовкой в «двух педалях» (электроника позволяет раскручивать мотор на месте до 2500 об/мин), то лучший результат моих экспресс-замеров прибором VBOX Sport — 10,85 с. М-да, чудеса не случилось. В «ручной» режим, когда вариатор имитирует девять псевдопередач в дополнение к первой настоящей, здесь не в помощь.

А первая передача у этого вариатора самая что ни на есть механическая: пара шестерен замыкает ведущий и ведомый валы напрямую, и в таком состоянии можно разогнаться до 130 км/ч по спидометру. Такая конструкция, уже знакомая нам по кроссоверу RAV4, позволяет снять нагрузку с ремня вариатора, уменьшить диаметр шкивов и повысить надежность узла в целом. Ведь если забуксовал в грязи или паркуешься на подъеме, «тарелки» вариатора не страдают.

На разгоне, кстати, наличие жесткой передачи ощущается: первое переключение сопровождается привычным «автоматическим» толчком. А остальные смены псевдоступеней более «резиновые», хотя и быстрые.

Вообще вариатор неплох. Никакой тупизны, быстрые отклики на газ. И да-

же на горной дороге двухлитровая вариаторная Camry не воспринимается оводом. Несмотря на то, что все машины российской сборки отныне соответствуют эконормам Евро-6.

Кстати, наступая на акселератор, вы теперь заметно сильнее разгоняете поршни двухлитрового мотора. Если прежний двигатель 6AR-FSE был «квадратным» (диаметр и ход поршня равные — 86 мм), то новый агрегат серии M20A-FKS, следуя современным тенденциям, стал длинноходным: при диаметре цилиндра 80,5 мм ход поршня составляет 97,6 мм. Такое соотношение позволило сделать мотор компактнее, легче и экономичнее, но средняя скорость движения поршней увеличилась, возросли нагрузки на кольца и стенки цилиндров. Вдобавок двигатель оброс большим количеством новых систем, призванных повысить все ту же экономичность. Тут и помпа системы охлаждения с электроприводом, и электронное управление термостатом, и масляный насос переменной производительности — вдобавок к комбинированному впрыску в фазовращателям, которые были и на прежнем моторе.

Зато в городском цикле Toyota декларирует уменьшение аппетита с 9,7 до 7,7 л/100 км. И это, замечу, без системы start-stop. Причем паспортные цифры похожи на правду: при спокойной езде расходомер двухлитровой Camry выдавал около 7,5 л/100 км на бензине АИ-95. А ведь можно лить и 92-й! Скажете, что при степени сжатия 13:1 это все равно что подсыпать песо-

чек в цилиндры? Но в toyотовских моторах применяется регулировка фаз в широком диапазоне, и фактическая степень сжатия из-за позднего закрытия впускных клапанов может быть заметно меньше геометрической (как в циклах Миллера/Аткинсона). Так что 92-м бензином вы мотор не убьете, хотя в мощности потеряете.

Все вышесказанное справедливо и для двигателя объемом 2,5 литра той же серии Dynamic Force, который теперь развивает 200 л.с. против 181 силы мотора предыдущего поколения 2AR-FE. По результатам моих замеров 200-сильная Camry набирает «сотню» за 9,4 с при заявленных 8,7 с — неплохо. Реакции на газ в меру быстрые и комфортные, но без спортивных ноток.

В том же ключе настроен и восьмиступенчатый «автомат» — даже в ручном режиме передачи переключаются мягко. А при старте с «двух педалей» электроника ограничивает обороты жестче, чем на двухлитровой версии, — не более 2000 об/мин!

Словом, с новыми моторами и коробками Camry по-прежнему ориентирована на комфорт. Даже в версии GR Sport: эффектной внешностью — можно выбрать красную машину с черной крышей! — скрывается абсолютно та же техника, что и у обычной Camry с мотором 2.5. Только выбрав GR Sport с двигателем V6 (это прежний агрегат 2GR-FKS мощностью 249 л.с.), вы обнаружите на центральном тоннеле кнопки Eco, Comfort и Sport, меняю-



В базовой комплектации теперь 17-дюймовые колеса вместо прежних 16-дюймовых, а более дорогим версиям — 18 дюймов



Основное изменение в интерьере — рокировка мультимедиадисплея и центральных дефлекторов



Исполнение GR Sport — это еще и черный потолок плюс кресла с красными вставками. Но почему так неряшливо собирают валки сидений?

щие настройки силового агрегата. Почему их нет на менее мощных версиях, где спортивный режим был бы весьма актуален?

Как и полный привод. Признайтесь, многие надеялись, что Toyota предложит его на рестайлинговых машинах. Но ответ официальных лиц однозначен: Camry AWD разработана исключительно для американского рынка. Не для нас.

Рестайлинг, кстати, вернее называть фейслифтинг — ведь снаружи изменился лишь передок. Иная форма бампера под эмблемой — и новые скобки обрамления решеток в нижней части: хромированные, матовые или черные в разных версиях. В салоне — рокировка центральных дефлекторов и экрана мультимедиа. Но простенькие дефлекторы по-прежнему лишены механизма, перекрывающего потоки воздуха. Неудобно в как-то несолидно для машины с двухзонным климат-контролем



Задние сиденья в дорогих комплектациях по-прежнему лучшие в классе — в откидной подлокотнике упрятана сенсорная панель, с которой можно регулировать наклон спинки, настроить микроклимат и управлять музыкой.

«в базе» и трехзонным — в дорогих исполнениях.

Зато теперь Camry даже в базовой версии имеет сервисы Android Auto и Apple CarPlay, а начиная со средней комплектации Элеганс диагональ приподнятого дисплея увеличивается с 7" до 9" (раньше была максимум 8"). Штатная навигация с картографией Here по-прежнему не блещет графикой и показывает пробки только после регистрации в системе Toyota Connected. Но, став «своим», вы с экрана смартфона сможете определить точное местоположение машины и даже проконтролировать уровень разряда аккумулятора.

Владельцы Camry жаловались, что отделка центральной консоли рояльным черным пластиком слишком капризна в эксплуатации: неизбежные царапины и пыль делают салон неряшливым.



Вместо исполнения S-Edition теперь GR-Sport — помимо красного, можно выбрать черный или белый



Приборы не изменились, а вот систем безопасности прибавилось — Camry теперь не только отталкивается от разметки, но и умеет держаться по центру полосы.

Критику учли, и вместо полированных панелей здесь теперь матовые вставки под платину или под дерево. А сзади все по-прежнему хорошо — и с местом, и с дополнительными удобствами. Особенно когда вас везут на версиях Luxe Safety или Executive Safety с электроприводами сиденья.

В багажном отсеке наконец-то выровняли пол, убрав из-под него полно-размерную запаску и попутно увеличив паспортный объем на 31 литр. Но электропривода крышке не положено — при нажатии кнопки на ключе она плавно поднимается благодаря грамотной кинематике в газовой пружине. Даже если машина грязная, руки остаются чистыми.

А для трех топовых версий Toyota предлагает расширенный пакет Safety — такая Camry теперь не только тормозит перед помехами на дороге, но и не позволяет опасно повернуть налево перед встречной машиной, помога-

ет электроусилителем руля при объезде препятствия и может притормозить при слишком быстром входе в поворот на круиз-контроле. А еще в дополнение к системе отталкивания от линий разметки добавлена система удержания по центру полосы. Но только-только доверился электронике в паре плавных поворотов, как в третьем таком же выраже с хорошо различной разметкой машины почему-то бесовски уезжает на обочину! Нет уж, лучше я сам.

Интересно, что большинство владельцев Camry предпочитают не тратить деньги на такие системы; например, после опросов фокус-групп комплектацию GR Sport лишили полного пакета систем безопасности, заменив его акустикой JBL. А как иначе — клиенту нужно угождать. Иначе он уйдет к дилерам Kia. Ведь в первом квартале 2021 года Toyota впервые за последние годы утратила лидерство в классе, продав 5028 Camry против 5866 Kia K5. Но, скорее всего, к концу года Toyota вернет пальму первенства: «пересменка» закончилась, обновленных машин сейчас достаточно. И что приятно, их можно забронировать на официальном сайте по рекомендованным ценам (от 1 млн 846 тысяч до 2 млн 882 тысяч рублей) без дилерских накруток.

Кстати, раньше на версии с мотором 2.5 приходилось три четверти продаж, а теперь их популярность станет еще выше. Ведь, доплатив 184 тысячи рублей, вы получите и 200-сильный мотор вместо 150-сильного, и «автомат» вместо вариатора. Который, будь он трижды с удачными настройками, все-таки не заменит старой доброй гидромеханики. □

Паспортные данные

Автомобиль		Toyota Camry		
Модификация		2.5	2.5	3.5 V6
Тип кузова		четырехдверный седан	четырехдверный седан	четырехдверный седан
Число мест		5	5	5
Размеры, мм		длина	4885	4885
		ширина	1840	1840
		высота	1455	1455
		колесная база	2825	2825
		колея передняя/задняя	1600/1580	1600/1580
		дорожный просвет	135	135
Объем багажника, л		500–524*	500–524*	500–524*
Скоростная масса, кг		1560–1580	1555–1625	1680–1700
Полная масса, кг		2030	2030	2100
Двигатель		бензиновый	бензиновый	бензиновый
		с комбинированным впрыском	с комбинированным впрыском	с комбинированным впрыском
Расположение		спереди, поперечно	спереди, поперечно	спереди, поперечно
Число и расположение цилиндров		4, в ряд	4, в ряд	6, V-образно
Рабочий объем, см³		2487	2487	3456
Диаметр цилиндра / ход поршня, мм		80,5/97,6	87,5/103,4	94,0/83,0
Степень сжатия		13,0:1	13,0:1	11,8:1
Число клапанов		16	16	24
Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин		150/110/6600	200/147/6600	249/183/6200
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин		206/4400–4900	243/4000–5000	356/4600–4700
Коробка передач		вариатор	6-ступенчатая	8-ступенчатая
Привод		передний	передний	передний
Передняя подвеска		независимая, пружинная, McPherson	независимая, пружинная, McPherson	независимая, пружинная, McPherson
		независимая, пружинная, многорычажная	независимая, пружинная, многорычажная	независимая, пружинная, многорычажная
Задняя подвеска		независимая, пружинная, многорычажная	независимая, пружинная, многорычажная	независимая, пружинная, многорычажная
Передние тормоза		дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые
Задние тормоза		дисковые	дисковые	дисковые
Размерность дисков, мм		215/55 R17	215/55 R17	235/45 R18
Максимальная скорость, км/ч		210	210	220
Время разгона 0–100 км/ч, с		9,5	8,7	7,7
Расход топлива, л/100 км		городской цикл	7,7	9,3
		загородный цикл	5,0	5,4
		смешанный цикл	6,0	6,8
Выброс CO ₂ , г/км		смешанный цикл	175	155
Экологический класс		Евро-6	Евро-6	Евро-6
Емкость топливного бака, л		60	60	60
Топливо		АИ-92–95	АИ-92–95	АИ-92–95

* В зависимости от комплектации



Старший Брат

Юрий ВЕТРОВ
Фото автора
и Дмитрия ПИТЕРСКОГО

«Старший Брат смотрит на тебя». Оруэлловскую антиутопию уже претворяют в жизнь многие автомобили с DMS — системами слежения за состоянием водителя Driver Monitoring System. Но если мой Volkswagen Tiguan делает это опосредованно, то Subaru Forester глядит на вас буквально, специальной камерой. Какая система лучше — и что нас ждет в будущем?

Первые серийные объективы с инфракрасными датчиками, которые смотрели водителям в лицо, появились на автомобилях марки Lexus в тепер уже далеком 2006 году. Причем, что любопытно, использовались они... системой автоторможения. Да-да, японцы тогда всерьез полагали, что коль водитель смотрит на дорогу, то автоматика должна лишь предупреждать об угрозе столкновения, а тормозить она обязана плавно! И только когда человек за рулем смотрит в сторону, можно применить экстренное замедление.

У шведов из Volvo к тому времени уже было четкое понимание, что отслеживать надо усталость водителя как таковую, поскольку снижение концентрации за рулем к середине 2000-х являлось причиной каждой пятой аварии. Напомню, это еще в доайфонную эпоху. Но вместо наблюдения за людьми в салоне шведы использовали информацию от камеры слежения с разметкой: если автомобиль достаточно часто начинал поворачивать, значит, кондиции водителя далеки от оптимальных.

А настоящую революцию в определении состояния водителя в 2009 году со-

вершил Mercedes-Benz. Для этого немцы решили использовать статистику сигналов датчика угла поворота руля. Просто, как все гениальное! Высочайшая точность и никаких дополнительных затрат в производстве — ведь датчик является неотъемлемой частью системы стабилизации. Неудивительно, что эту идею у мерседесовцев переняли партнеры — фирмы Bosch, затем предложив всем желающим. В течение пары лет мониторинг усталости на основе датчика поворота руля появился даже на самых недорогих автомобилях.

Собственно, на моем Тигуане именно такая система контроля усталости и стоит. Работает она как автомат Калашникова — безотказно. Когда я не выспался, система обычно через полтора-два часа показывает «чашку кофе». А вот в нормальном состоянии призыв взбодриться я получаю от машины только спустя четыре часа непрерывного движения — так срабатывает зашитый в систему таймер.

Критический временной интервал, похоже, взят фольксвагеновцами из норм для дальнобойщиков, запрещающих безостановочную езду дольше четырех часов. Но этот «тахограф» об-

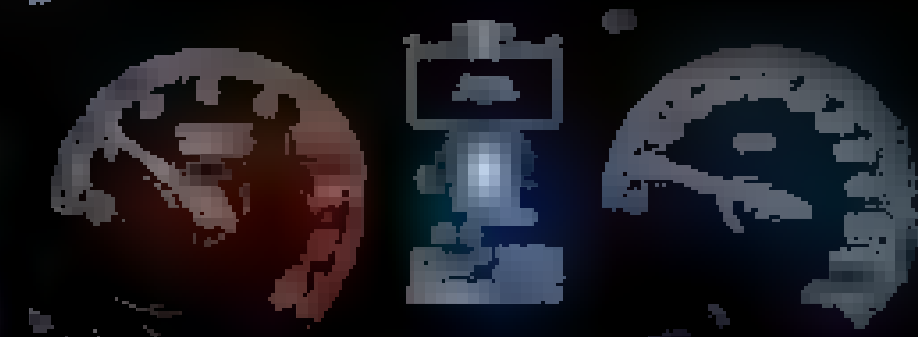
мануть проще простого: на светофоре открываете дверь водителя — и счетчик обнуляется.

А поскольку на Тигуане отсчет времени запускается только на скорости 30 км/ч и выше, то на городских скоростях можно рулить как угодно — «чашки кофе» вы от Фольксвагена не дождетесь.

Тем временем идею с камерами активно дорабатывали — особенно такие монстры-поставщики, как Continental, Valeo и другие. Считается, что самый мощный стимул развитию «камерных» технологий в 2017 году дал комитет Euro NCAP, когда опубликовал свою очередную «дорожную карту», то бишь стратегический план изменения методик тестирования до 2025 года с упором на превентивную безопасность. Кстати, именно тогда, четыре года назад, в Apple представили iPhone X с технологией распознавания лица Face ID. Например, новый Mercedes-Benz S-класса W223 имеет аж несколько камер в салоне, которые пристально следят за углом поворота вашей головы, степенью ее наклона по горизонтали, положением век и направлением взгляда. Но у Subaru си-



Призыв отдохнуть Tiguan высвечивает лишь на трассе



Начиная в Subaru достаточно повернуть голову в сторону больше чем на три секунды — тут же получите предупреждение



Камера слежения за водителем — направленный датчик систем автономного вождения работает и на уровне по SAE

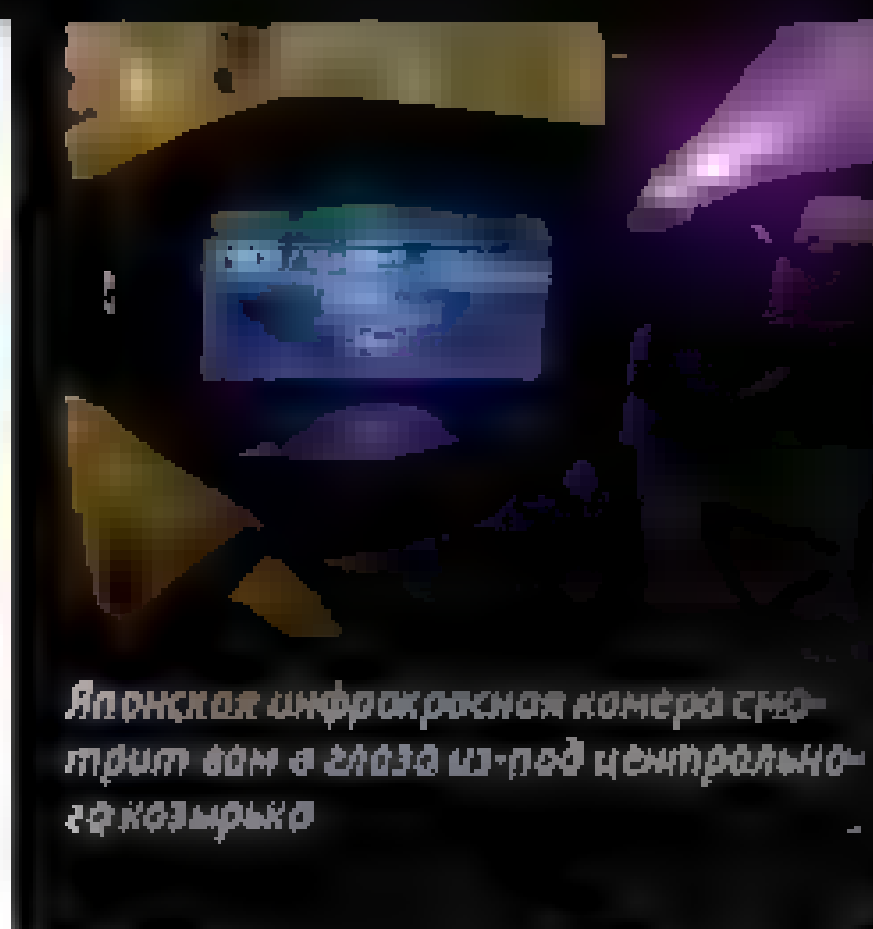
система попроще мерседесовской: камера здесь только одна и спрятана под козырьком верхнего дисплея в центре передней панели. Тем не менее в нее уже заложена технология Face ID. То есть Forester, коль бы ему разрешили запомнить вашу физиономию, сам будет автоматически подстраивать под вас кресло с электроприводом и зеркала. Удобно, когда вы используете машину попеременно, например с супругой.

Ну а что с распознаванием усталости и невнимательности? В целях безопасности я проводил тесты, лишь когда Forester двигался на оптическом круиз-контроле, ведь система EyeSight пока что единственная в автоиндустрии не использует радар — только стереокамеры.

В светлое время суток и в темноте Subaru задействует разные алгоритмы. После захода солнца достаточно на пару-тройку секунд отвернуться, прикрыть глаза или отвлечься на телефон, как вместе со звуковым предупреждением получите желтую карточку — «Следите за дорогой». А если не внял предупреждениям, то быстро схлопочешь и красную — «Будьте внимательны!» Днем контроль Subaru либеральнее — и призывы не отвлекаться раздаются раза в три реже.

«Встроенный тахограф» у Форестера тоже есть, однако срабатывает он на 60 минут раньше, чем в Tiguan: предупреждение появляется через три часа непрерывного движения. Причем в отличие от фольксвагеновской субаровская система исправно несет вахту не только в трассовых режимах, но и в городе, что особенно актуально для любителей уткнуться в телефон.

Можно ли обмануть камеру? Запросто! Сгодятся как сильно затемненные очки, за которыми не видно глаз, так и любой предмет, заслоняющий ваше лицо от объектива. — например, держатель телефона, приклеенный при помощи присоски на лобовое стекло. Можно элементарно прикрыться от камеры... телефоном в правой руке. Электроника выдаст «Сбой в системе оценки усталости» и перестанет работать до тех пор, пока ваши глаза снова не попадут в объектив.



Японская инфракрасная камера смотрит вам в глаза из-под центрального козырька



«Нормы труда и отдыха водителя» японцев гуманнее: Forester высвечивает предупреждение спустя три часа непрерывной езды, а Tiguan — через четыре

Вызвать сбой оптической системы Subaru элементарно — достаточно заслонить камеру любым предметом

Только какой смысл в подобном обмане? Чем порой заканчивалось чихтерство водителей Tesla, которые залихватили апельсины между ободом и спицами баранки с целью облапошить датчики контакта рук с рулем, все мы прекрасно помним — аварии. Системы мониторинга усталости изначально придуманы для улучшения нашей с вами безопасности, а не для того, чтобы раздражать визуальными и звуковыми предупреждениями.

Неприятно, что наблюдает Старший Брат? Бойтесь, что в результате хакерской атаки то, чем вы занимались в машине, может уйти в Сеть? Но коль мы хотим пользоваться благами автоматизации вождения, в любом случае придется довериться электронике.

Например, недавно были внесены изменения в Правило ООН №79. Изначально оно касалось только рулевого управления: согласно старому параграфу 2.3.4, обязанность непрерывного контроля за направлением движения возлагалась исключительно на водителя. Но теперь за это может отвечать и электроника. Значит, уже недалек тот момент, когда законодатели разрешат применение систем автономного вождения третьего уровня по SAE: они сами будут контролировать обстановку и вести автомобиль, а человеку нужно будет лишь приглядывать.

И за это придется заплатить собственной приватностью: система третьего уровня не сможет вести машину, если не будет уверена в вашей вовлеченности и готовности оперативно перехватить управление. Отвлеклись?

Получите тревожный сигнал. Только автопилоты высшего, пятого уровня снимают с человека за рулем обязанность следить за дорогой. Но когда настанет их время, мы пока не знаем.

И даже сейчас системы DMS — что простенькие, как в Tiguanе, что «камерные», как в Subaru, — реально снижают вероятность аварий, так что придется смириться со слежкой. И

помните, что до появления систем автопилотирования четвертого уровня на дороге вам по-любому придется смотреть внимательно, не отвлекаясь на смартфоны. Ну а что до усталости в дальних поездках, то дедовские методы еще никто не отменял: разминки каждые два часа, чай-кофе, физзарядка. И остановки на короткий сон, чтобы не клевать носом. □



ЭМУЛЯЦИЯ

Владимир МЕЛЬНИКОВ
фото компании BMW

Хорошо, что это не последняя бензиновая M4 в истории. Если обычные BMW третьей-четвертой серий в следующем поколении наверняка перейдут на электротягу, то спортивные модификации по-прежнему будут сжигать углеводороды под капотом, а не на тепловых электростанциях. А это значит, что еще будет возможность все исправить.



Как много поменялось за те восемь лет, что прошли с момента презентации предыдущих M3 и M4. Мне повезло за это время наездить не одну тысячу километров по гоночным трассам на этих машинах и стать циничнее. То, что казалось пределом мечтаний, стало привычным уровнем, а некоторые моменты и вовсе перестали нравиться. Но не внешний вид: машины поколения F80 до сих пор привлекательны.

К новым «эмкам» я пока не привык — чтобы рассмотреть эти распухшие ноздри, кажется, сбежали со своих мест даже сочинские статуи. И если у прежних «эмок» была роботизированная трансмиссия, то теперь — «автомат». Да-да, новые седаны и купе стали жертвами унификации. Двигатель S58 мы уже видели на кроссовере X3M, гидромеханика ZF 8HP76 взята от M5, равно как и задний редуктор с системой полного привода. Свое у этих машин только лицо. Хотя лучше бы и оно было от

«эм-пятой». Ведь та, особенно в версии CS, — M-адонна. А младшие «эмки» словно M-уклы. И в который раз купе выглядит хуже седана из-за плоских задних крыльев.

Главный манок в интерьере — новые спортивные кресла с подиумом на подушке, который неприятно упирается в бедро, если вы тормозите правой ногой. Бестолковая приборная панель — как у крупных эмок, но меню управления настройками шасси удобное: основные параметры можно быстро вывести на один экран и регулировать касанием пальца. Например, появилась возможность в широком диапазоне менять эффективность трэкшн-контроля. Увы, попробовать это не довелось — выключение системы стабилизации было программно заблокировано на всех тестовых автомобилях.

Может, и к лучшему.

Ей-богу, это чуть ли не самая неприятная «эмка» на моей памяти. Кроме кабриолета M6, тот был совсем ужасен.



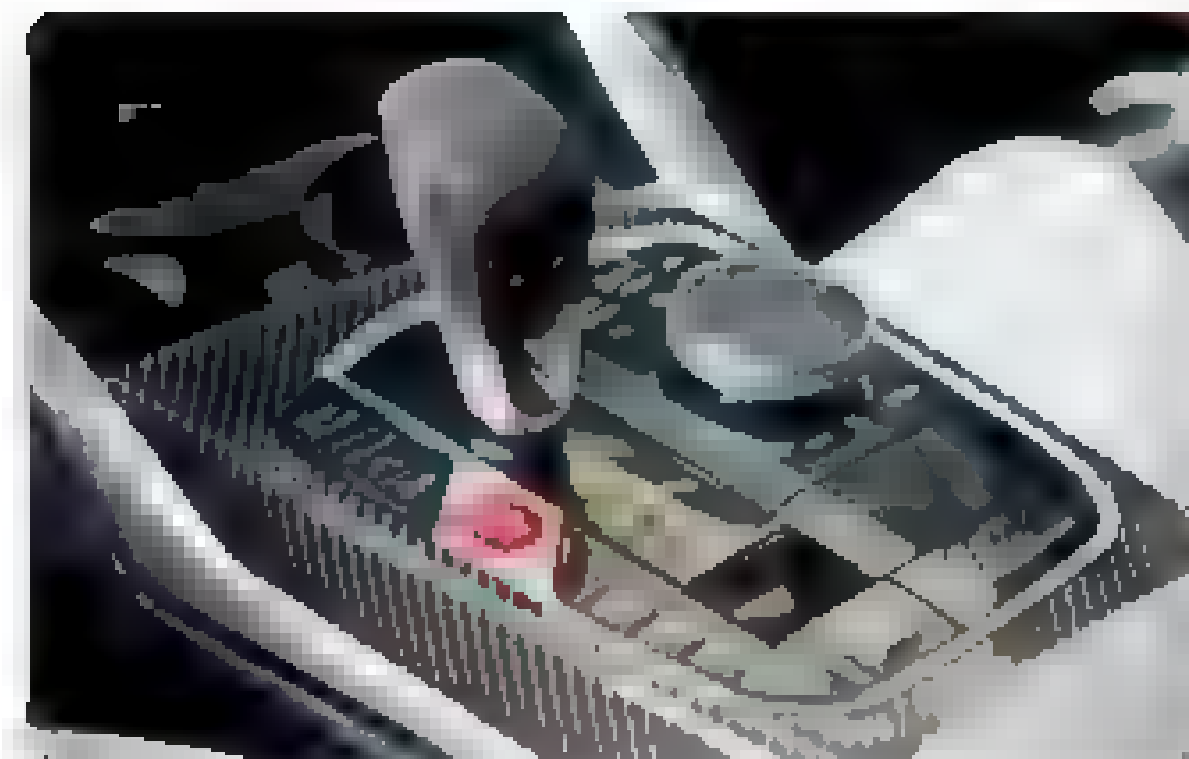
Опциональные «кавши» комфортны, разве что крупным людям будет тесновато. M-руль не сильно отличается от обычных спортивных, курки выбора преднастроек шасси стали красными, а сегменты переключения передач теперь крупнее и удобнее



Сиденья с углепластиковой основой не только экономят 10 кг, но и позволяют использовать спортивные четырехточечные ремни безопасности



Придумывать отдельный экран приборов для M3 и M4 не стали. Из положительных моментов — матрица данных мехатронного шасси справа, позволяющая не забыть, какой из десятков вариантов сейчас выбран



На месте селектора «автомата» может быть и ручка механической коробки передач. Но не в России: такая трансмиссия доступна только на заднеприводных машинах без приставки Competition с 480-сильными моторами

Правда, сейчас я успел провести лишь пару быстрых сессий на «Сочи Автодроме» и немного покатайся во время съемки видеоролика, который вы можете посмотреть на канале Авторевю. Но я поймал себя на мысли, что не расстроился, если бы сессия была всего одна. Ездить на BMW M4 по треку не хочется!

В обычных режимах напрягают запаздывания откликов на педаль газа. Ведь у мотора S58 степень сжатия значительно ниже, чем у предыдущего S55. Это открывает новые возможности для форсировки, но губит связь на низких оборотах. Графики мощности и крутящего момента не врут: новый двигатель действительно начинает



У новых «эмок» есть система оценки водительского хулиганства — анализатор дрифта, который показывает время, длительность и угол заноса. Хорошо бы управляемого...



Впервые на экране — настройки полноприводной трансмиссии в BMW M3. Все как у старших «эмок»: обычный полный привод, 4WD Sport и задний привод, доступный только при выключенной системе стабилизации

Наверняка в глубоких узлах M4 послушна, как почти все BMW. Однако срывы в режиме MDM слишком резкие, дрифт-руль не лучший помощник в таких ситуациях



жить позже прежнего, примерно после 3000 об/мин. Добавьте к этому инертный «автомат» — и получите совсем не «эмочные» ощущения.

Да, прежний «робот» практически не умел самостоятельно переключаться на треке, а ZF в самой злой программе пытается. Но по-хорошему, передачи на трассе все равно нужно менять самому. А делать это столь же быстро, как с «роботом», не получается.

Общее впечатление — автомобиль-синтетика. Очень резкий и непрозрачный. Руль стал значительно острее, и теперь даже микрокоррекции на дуге вызывают погуливания. Заезжать полным газом в первый поворот «Сочи Автодрома» неуютно на жесткой подвеске BMW ерзает на волнах и рождает неуверенность. Очевидно, пружины и амортизаторы пришлось зажать из-за значительно выросшей снаряженной массы — в некоторых комплектациях до двухсот килограммов!

Тормоза с электрогидравлическим усилителем настроены неудачно — в спортивной программе можно вообще забыть о трейл-брейкинге, да и обычная требует привыкания. Хорошо, что решена чуть ли не главная проблема прежних M3/M4 с чрезмерной мягкостью и длинноходностью тормозной педали. Эта черта, кстати, по-прежнему свойственна и седану M5. Но он после младшей «эмки» просто образец натуральности. Конечно, заметнее крены и нет такой остроты. Но на «эм-лятой» ехать легко и просто, а M4 все время держит вас в напряжении.

Дерганный руль, искусственные тормоза, дубовая подвеска, резкие срывы в скольжение под тягой. Даже в режиме MDM, когда система стабилизации лишь уходит в дрему, мне уже хватает работы по коррекции заносов. Все же для заднего привода этих 510 л.с. многовато, не помогает даже более совершенная блокировка дифференциала.

А полноприводные машины появятся только в середине лета.

Почти полное отсутствие нормальных обратных связей и вяного общения с водителем «эмка» пытается компенсировать по-гоночному титаническим шасси. Очевидно, что эта машина на треке быстрее прежней, и я не чувствую возросшей массы. «Эмка» не упирается на входе, уверенно заезжает в быстрые виражи, вот только ехать приходится на ощупь, будто в симуляторе. И это шасси по-прежнему требовательно к выбору шин. Увы, цепкие покрышки Michelin Pilot Sport Cup 2, которые входят в опциональный пакет Track, до нашей встречи не дожили. А даже вполне приличный Michelin Pilot Sport 4S, но без фирменной омологационной звездочки на боковине серьезно испортил баланс шасси. На одном из кругов «эмка» вообще просто не захотела поворачивать в знаменитую левую дугу, огибающую Олимпийскую площадь!

Двигатель S58 настроен выше, чем обычно в M-автомобилях, — это связано с полноприводной компоновкой. Уверен, этот мотор еще удивит нас возможностями форсировки. Здесь два топливных насоса, непосредственный впрыск под давлением 350 бар, кованые поршни и коленвал, который весит всего 19,4 кг. Такой же используется в гоночной M4 GT3. Система смазки с несколькими насосами рассчитана на длительные поперечные ускорения до 1,3g



Огромные ноздри улучшили охлаждение: пакет радиаторов сдвинут вперед на 40 мм, есть отдельные радиаторы для моторного масла и «кавитатора». Наконец-то вернулись каналы охлаждения тормозов, о которых забыли в F80. Из-за крупных фильтров твердых частиц диаметр карданного вала пришлось уменьшить с 90 мм до 50 мм — поэтому он стал стальным, а не углепластиковым.

Да и сама презентация в Сочи отличалась от прежних кардинально. Помню, как в боксах португальского Портимэо Альберт Бирнани прочитал нам целую лекцию, стоя под днищем нового седана серии F80 (AP №11, 2014). Каждый уникальный элемент «эмки» был разобран и показан. А чтобы узнать про технические особенности машины поколения G80, теперь приходится смотреть фирменные видео. И в этом виновата не только пандемия.

Изменился сам вектор развития этих машин. Ведь предыдущие «эмки» серии F80 были более спортивными, даже на конструктивном уровне. Максимально облегченные, с легким магниевым картером и углепластиковым карданным валом. Турбомотор 555 л.с. высокой для наддувного агрегата тем-

пению скатия не позволял князь больше 500 л.с. даже в версии GTS с впрыском воды, зато давал практически «атмосферные» отклики на газ. Выверенные обратные связи, удивительно спокойное поведение в заносе — то был настоящий дрифт-кар, который на трекке подводила только мяская и неинформативная педаль тормоза.

А новая «эмка» G80 сделана трезвее — достаточно открыть капот и посмотреть на распорки между частями стоек. Вместо углепластикового хомута тут паутина из профилей, словно сваренных в гараже. Хорошо, что почти все из ездовых недостатков на верняка можно исправить с помощью софта. Перенастроить руль, подколдовать с усилителем тормозов — для этого даже не нужен формальный повод в виде рестайлинга. Но тот, что

получился на этом этапе, явно рассчитан на других пользователей.

Кстати, «эмка» поколения F80 стала самой массовой — более 110 тысяч автомобилей за семь лет выпуска. Причем вторая по популярности M3 не E90, а старушка поколения E46 начала двухтысячных. И предположу, что бестселлером новые «эмки» серии G80 не станут, ведь их основной рынок, который должен поглотить 40% выпущенных седанов M3 и треть кузовов M4, — это США. А за океаном, когда речь заходит об автомобилях для водителя, ценят честность.

В слову, сохранение механической коробки передач на Porsche 911 GT3 — это тоже заслуга американцев. Посмотрим, как они примут новые «эмки», которые по большому счету умеют только раздувать ноздри. □



С этого ракурса седан хорош, а вот «четверку» опять подводят плоские арки задних колес. Диаметр задних шин теперь на дюйм больше передних — сделано это для уменьшения объема воздуха в шине и изменения характеристик управляемости при нагреве. Крыша по умолчанию углепластиковая, как и прежде, только теперь с площадками для крепления поперечин багажника.

Паспортные данные

Автомобиль		BMW M3 Competition	BMW M4 Competition
Размеры, мм	длина	4794	4794
	ширина	1803	1887
	высота	1435	1393
	колесная база	2857	2857
	колея передняя/задняя	1617/1605	1617/1605
Объем багажника, л		480	430
Снаряженная масса, кг		1885 (1855)*	1880 (1850)
Двигатель			
Тип		бензиновый, с непосредственным впрыском и битурбонаддувом	бензиновый, с непосредственным впрыском и битурбонаддувом
Число расположений цилиндров		6, в ряд	6, в ряд
Рабочий объем, см³		2993	2993
Диаметр цилиндра / ход поршня, мм		90,0/84,0	90,0/84,0
Степень сжатия		9,3:1	9,3:1
Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин		510/375/6250	510/375/6250
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин		650/2750-5500	650/5300
Коробка передач		автоматическая, 8-ступенчатая	автоматическая, 8-ступенчатая
Привод		задний (полный)	передний
Передняя подвеска		независимая, пружинная, McPherson	независимая, пружинная, McPherson
Задняя подвеска		независимая, пружинная, полумостовая, многорычажная	независимая, пружинная, полумостовая, многорычажная
Размерность шин	передняя	275/40 ZR18 (275/35 ZR19)	275/40 ZR18 (275/35 ZR19)
	задняя	285/35 ZR19 (285/30 ZR20)	285/35 ZR19 (285/30 ZR20)
Максимальная скорость, км/ч		250 (290)**	250 (290)**
Время разгона 0–100 км/ч, с		3,9 (3,5)	3,9 (3,5)
Расход топлива, л/100 км	городской цикл	14,6	14,6
	загородный цикл	7,6	7,6
	смешанный цикл	10,2	10,2
Выбросы CO ₂ , г/км		221	227
Емкость топливного бака, л		59	59
Топливо		бензин АИ-98	бензин АИ-98

* В скобках — данные для автомобилей с полным приводом

** Ограничена электроникой с опциональным пакетом M Driver's Package



Обратите внимание на диаметр переднего приводного вала — словно он уже рассчитан на 800-сильные версии. А еще у него необычный угол работы — шарнир на колесе расположен выше, чем на редукторе.



Из алюминия в подвесках даже корпуса стоек — все для снижения неподрессоренных масс. Из стали только задний подрамник, который, как и передний, крепится к кузову жестко. Все рычаги разработаны заново, кузов снизу опутан усилителями.

ГРУЗОВИКИ И АВТОБУСЫ

№4, 2021

truckautoreview.ru

Представитель России и жюри международных конкурсов

Федор ГАЩИН
Фото автора

Слово «хюгге», которое пришло из Дании и означает чувство уюта, ассоциируется со всем скандинавским. Вот мы и решили проверить на Дмитровском полигоне: сколько хюгге дарят тягачи Volvo FH и FM нового поколения, выпуск которых начался в Калуге, и насколько они экономичны?

Хюгге из Калуги



С чего начинать? Например, с воспоминаний уже почти тридцатилетней давности. Впервые увидел Volvo FH — самого раннего поколения — с квадратными фарами — сразу после его появления на свет в 1993 году. Было это в Антверпене на старте сравнительных испытаний TransEuroTest, куда меня привез Карл Кунахт, прозвищу Папа Куниц, легендарный пресс-секретарь грузового Мерседеса в Германии. Незадолго до этого он появился в нашей редакции и сказал Подорожанскому: «Дай мне какого-нибудь молодого парня, хочу сделать из него грузового журналиста!». Тогда, как пишет прекрасный эссеист Слава Сибил юнчиштен, «сейчас» — пыси потребности жизни.

И вот стою с ключами в руке перед серебристым FH уже не упоминая какого-то конкретного поколения. Если прежние Volvo об-

ладители звали «косоглазыми», то теперь форма вообще превратилась в целочисленную светодиодную с адаптивным дальним светом по заказу. Но на первом взгляд из фары вроде бы изменилась не сильно, и внешность, что такая же, как у терьер, «экшн-ка» агрегатов — разве что планшетация и прочая мифология — неизбежно берут себе.

Так, заглянув на койку, заодно рецензии на гостинице «Экономикс Открытие» — брелок — «это чужие ступеньки не подсвечиваются? Оказывается, чтобы зажечь подсветку, надо нажать маленькую кнопку на брелоке. Логично-экономично. Ага, пол, как и прежде, не совсем ровный, но почти. От моторного биделя до потолка внушительные два метра десять, при этом зади над верхней койкой есть «ястребли» — дополнительный шкафчик. Конечно, из-за не-

го приотпущенной верхней кровати внизу не сидеть выпрямившись, зато есть куда положить одежду.

Что мне очень нравится у нынешних Volvo — крутовой регулятор освещения кабины, как работает гидродинамическая автоматика. Никаких заморочек: нажать кнопку — и ручка заведется. Показано, что автономно подсаживает жикунаторы, что заявлено, что они теперь более эффективные, «технологии AGM». Кроме того, можно заказать исполнение, где две теплые батареи отводят заживное обеспечение в кабине, а третья — свинцово-кислотная — запуск мотора. То есть, даже если утонул на стоянке, не высадит два аккумулятора (свет, обогреватель, телевизор и т.д.): с утра точно заведешься!

То, что новый беспружинный матрас не совсем мягкий для моей спины —

это личные заморочки, я никак не ставлю жестком. То, что по мнению водителя водитель должен спать головой «к обочине» (с той стороны матрас шире, чем Нога), — тоже принимается при стоянке на дороге так тихо и безопасно. Но узкий пульт над кроватью, как и прежде, фиксированно встроено в середине нашей кровати. Хотя от него можно плавно погасить свет в кабине, включить той же кнопкой получить. А подсветка без труда проникнет через шторы на окнах, поскольку они неплотно черные, а серенькие. Дизайнерские ИКЕИ-руки приложили?

Усевшись с утра в водительское кресло, желаю спросить у шведских разработчиков: зачем вы это оставили?

Следующий выпуск выйдет в AP №12, 2021



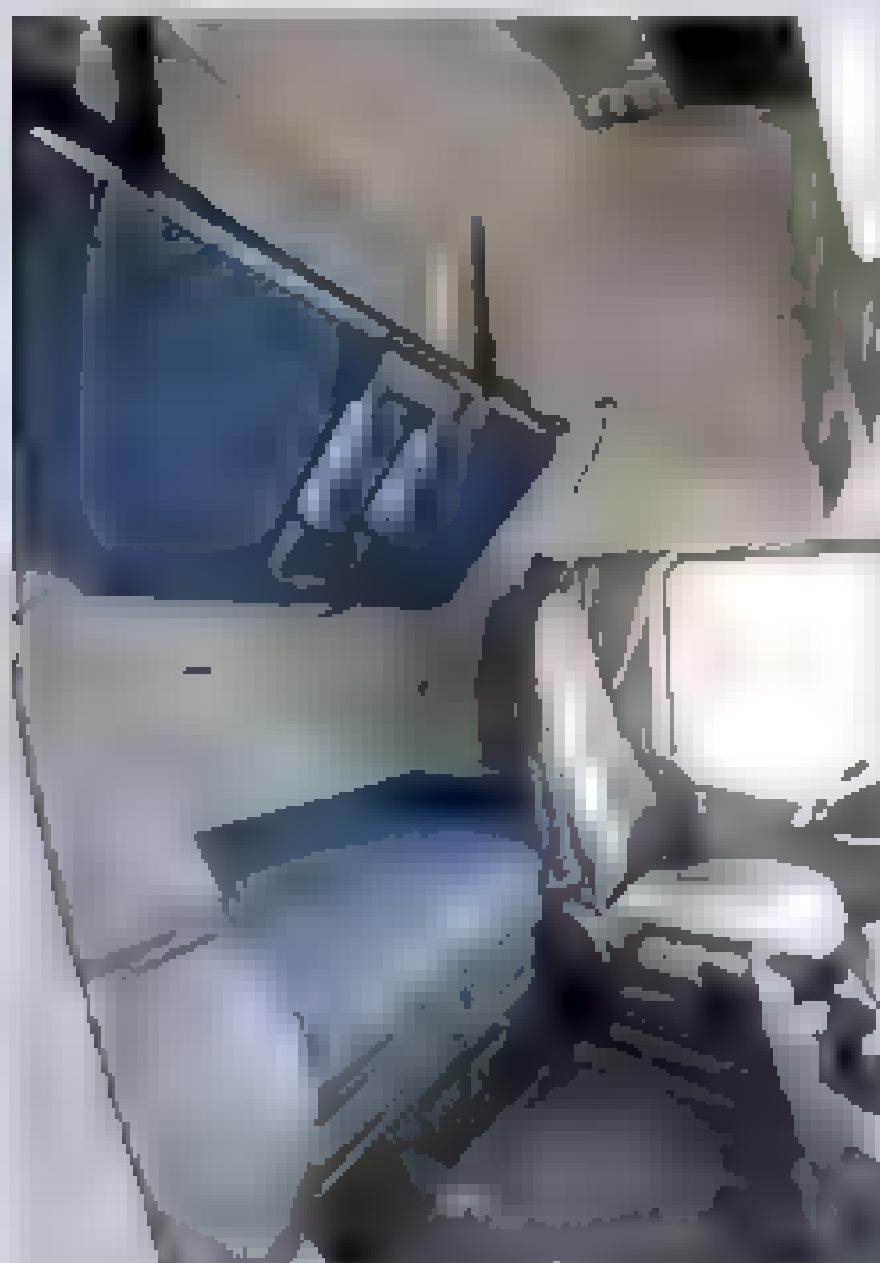
Передняя панель осталась почти прежней, если не считать планшета



Слева — Volvo FH с кабиной Globetrotter XL, справа — Volvo FM с кабиной Globetrotter



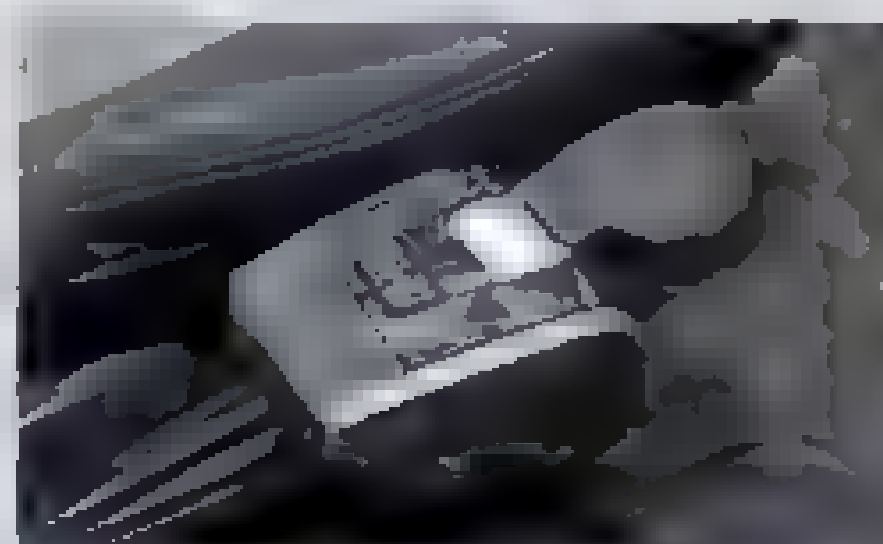
Интерьер почти как у FH: руль, джойстик, планшет — все такое же



От пола до потолка — два метра десять, у верхней кровати есть песенка



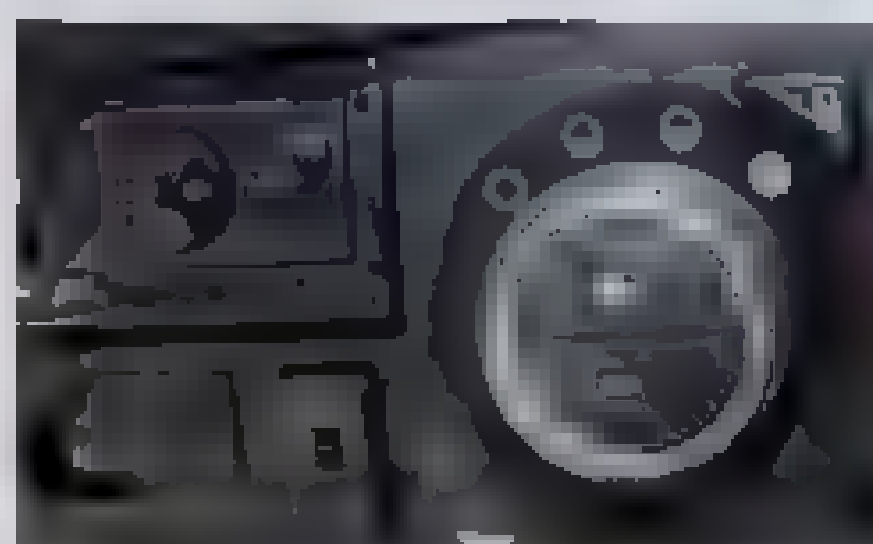
Под кроватью FH — и холодильник, и выдвижной ящик



Среди нововведений — более массивный джойстик «работы» у сиденья



Поскольку у FM кровать теперь поднята выше, под ней тоже есть холодильник



Круговой регулятор внутреннего освещения — оптическое решение!



В кабине FM высокий моторный тоннель, но для одного водителя она хороша

селектор коробки «робота» I-Shift у сиденья? Он же тут слегка мешает, да еще стал более массивным, тогда как у большинства конкурентов, включая КАМАЗ К5, управление «роботом» выведено на подрулевой рычажок!

■ Еще одна особенность вольвовской коробки передач. Те, кто стрелял из автомата Калашникова, знают, что у переводчика огня есть положение АВ (автоматический), а ниже — ОД (одиночный). ■ В армии перед стрельбой очередями приходилось контролировать себя, на какое деление поставил переводчик, а то поначалу все норовят махнуть его в самый низ, на ОД.

Так и тут. Не глядя перевел селектор, тронулся... И не угадал: крайнее положение

к себе — это М для ручного переключения передач. Позиция D выше, поэтому приходится смотреть, правильно ли включил. Зато, чтобы водители не давили без нужды «на гашетку», по умолчанию выключен экономичный режим: кнопка переключения режимов есть около селектора.

Ну а рычажок справа под рулем традиционно отвечает за моторный тормоз VEB: когда-то он был самым мощным среди тягачей «большой семерки», теперь конкуренты подтянулись, но все равно тут пять положений (автоматическое, нулевое и три ступени), а чтобы этот тормоз сработал по максимуму вдобавок подоткнул пониженную передачу, надо нажать кнопку в торце рычажка.

Передняя панель в целом осталась прежней, но с некоторыми изменениями: так, подстаканники теперь фиксированные (говорят, прежние, выдвижные, скрипели на ходу), а полочки в торпедо получили сенсорную подсветку. Нововведение, которое сразу бросается в глаза, — планшет, пристроенный по центру панели. Он хоть не эффектно-многоцветный, как у КАМАЗа К5, а черно-белый и небольшой, но все по делу: мне особо понравился подробнейший анализ поездки, чего я прежде не видел ни у кого. Тут и время работы двигателя, и расстояние, пройденное на высшей передаче, — в общем, все, что прежде было доступно лишь при помощи телематики или диагностического компьютера. А еще на этот

планшет выводится картинка с камеры в кронштейне правого зеркала — невероятно удобная штука, да еще в серийной комплектации для нас.

Щиток приборов стал полностью цифровым — правда, тахометр в виде горизонтальной шкалы неинформативен, зато можно вывести крупные показания скорости, а еще электроника умеет считать и транслировать дорожные знаки. Я переживал, что не успеем взвесить автопоезда, — и зря, потому что приборный щиток можно перевести в режим весов: видны и нагрузки на оси, и массы тягача и прицепа. Очень удобно, чтобы ездить без боязни перегруза!

Ну а теперь встаем дугом друг за другом — и поехали по дорогам автополи-



Флагман и «регионарь»: хорошо видны различия в габаритах тягачей FH Globetrotter XL и FM Globetrotter



Главное нововведение во внешности — узкие и по заказу светодиодные фары



Современные тягачи становятся все ближе по управлению к легковушкам: компактный мультимуль, коробка-«робот», дисплей, ассистенты...



На щиток приборов можно вывести давление турбонаддува (оно помогает экономично вести машину)...

гона со скоростными участками, узкими шоссе, спусками и подъемами. Кстати, насчет «друг за другом»: адаптивный круиз-контроль АСС (он подстраивает скорость под автомобиль, идущий впереди) теперь работает и в пробках — плавно тормозит до полной остановки без участия водителя. То же теперь умеет и круиз-контроль на спуске, который не дает разогнаться выше заданного значения. Еще у FH в этой комплектации есть системы автоторможения (когда машина тормозит перед внезапным препятствием «в пол») и модного нынче автоподруливания (тягач сам идет по размеченной полосе). Правда, один из водителей, который пробовал автоподруливание в Краснодаре, жаловался, что «машина сопротивляется и не дает обгонять». Знаете, в чем было дело? Он не включал при обгоне поворотники, а электроника считала, что Volvo пытается «вывалиться» из полосы!

Первым делом я уступил руль «эфашки» нашему эксперту-дальнобойщику Диме Силину, а сам сел в компактный FM, который наконец-то получил более просторную кабину, унифицированную с FH. Конечно, тут посредине по-прежнему возвышается 40-сантиметровый моторный тоннель, но это уже не «бюджетник» FM Косатка образца 2005 года, который я в свое время испытывал здесь же, на полигоне! Его двигатель был слабее (340 л.с. против 380), материалы отделки — дешевле, единственная спальная полка расположена так, что сидеть на ней можно было только с «коленками около ушей». А здесь — полноценная кровать, поднятая над моторным тоннелем.

Интерьер максимально унифицирован с новыми FH: и щиток приборов такой же, и планшет — разве что, скажем, и кнопке аварийки на панели удобнее нажать с улицы. Вход-то гораздо ниже! Ну а идет по дороге машина как и полагает-

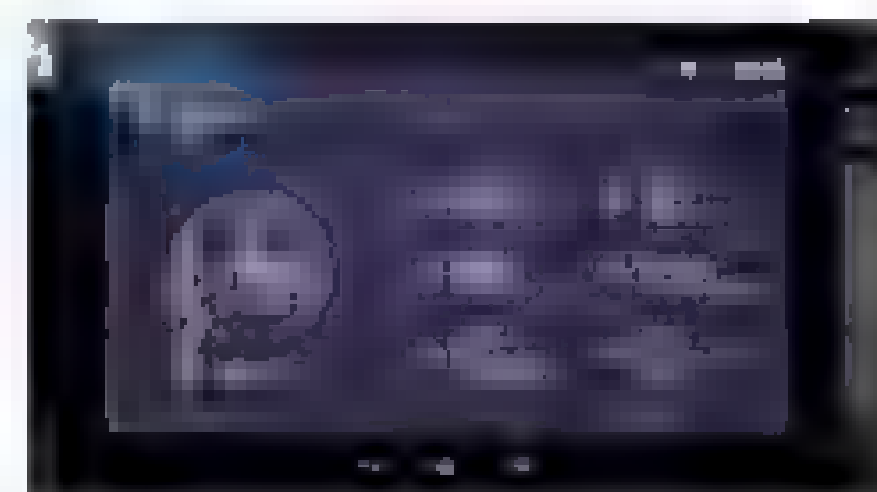
■ тягачам такого класса — плотно и без сюрпризов.

Конечно, FH, да еще 500-сильный, настоящий флагман — высоченный, более тихий и с более плавным ходом, но на фоне общей породистости заметна лабра моменты. ■ ходу слышалось легкое поддавливание — неужто от трансмиссии, как у одного из КАМАЗов FH, которые я водил зимой? А рулевое управление традиционно пропускало выбоины и толчки от дороги, что было и у предыдущих поколений. Прямо-таки семейная черта, когда на разбитых дорогах баранку мелко потрясывает под руками — несмотря на динамическое рулевое управление (VDS) с электромоторчиком, которое стоит на этой версии.

Впрочем, перевозчикам интереснее другое: сейчас создатели магистральных тягачей бьются за экономичность, которая становится все более актуальной в нашей стране. ■ здесь новые Volvo ста-



...или весовые параметры автопоезда



Планшет выдает подробную информацию в поездке

THERMO KING

ГАРАНТИРОВАННЫЙ ВОЗВРАТ ДЕНЕГ В СВЯЗИ С ЭКОНОМИЕЙ ТОПЛИВА

Если через год установка Advanсер не достигнет заявленной цели по экономии топлива, мы оплатим счёт

САМАЯ ЭКОНОМИЧНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ХОЛОДИЛЬНАЯ УСТАНОВКА (TRU) НА СОВРЕМЕННОМ РЫНКЕ

Перейдите на страницу TAdvancer.com/fuel и узнайте, сколько именно топлива вы можете сэкономить при переходе на установки Advanсер.

Найдите ближайшего дилера
dealers.thermoking.com

Partner на фоне фур

или Есть ли жизнь на ЦКАДе

Пётр ГРИБАЧЕВ
Фото: Федора ПАПШИН

Когда нам предложили на тест Peugeot Partner Crossway

калужского производства, мы решили, помимо измерений на полигоне,

проехать по ЦКАДу — кольцевой автодороге, на которую переводится движение грузовиков вокруг Москвы. Скажем

сразу — Partner понравился. Но мы даже не подозревали, что дальнобойщики обрекли столичные власти!

Принятое после сильнейших февральских снегопадов решение временно не пускать транзитные грузовики на МКАД, Московскую кольцевую, выглядело логичным: из-за буксующих фур там случился коллапс. Решение так понравилось властям, что они распространили указ вообще на все грузови-

ки массой больше 3,5 т без пропуска как днем, так и ночью — будь они хоть с иногородними, хоть с московскими номерами. Считается, что довольны будут все: на МКАДе станет меньше пробок, а грузовики будут обходить столицу по «бетонкам» и новой Центральной кольцевой автодороге (ЦКАД) — пусть наполовину плат-

ной, но четырехполосной и с ограничением до 110 км/ч. Правда, указ должен был начать действовать в апреле, но этот момент перенесли на 5 мая, затем на 15 июня. Может, разрабатываемый ЦКАД еще не готов?

Въясним это в «каблучке» Peugeot Partner! Надо заметить вот что: если в

Европе уже почти три года выпускаются Партнеры нового поколения (в пассажирской версии они называются Rifter), то на заводе ПСМА под Калугой в конце прошлого года освоили машины прежнего модельного ряда в компании с близнецами Citroen Berlingo и Opel Combo. Сначала там стартовал выпуск грузовых вариантов, а по весне и пассажирских! «Застекленный» Partner получил 17 см дорожный просвет и усиленную подвеску. Под капотом нашего экземпляра — 90-сильный дизель, коробка передач — пятиступенчатая «механика». Кстати, маркетологи считают, что Crossway должен привлечь путешественников и искателей приключений. Что ж, поищем их и мы, пускай недалеке от столицы.

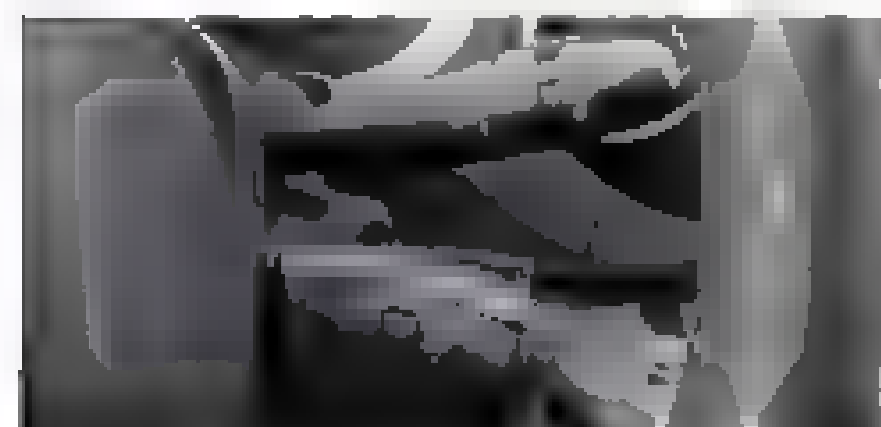
Итак, ЦКАД располагается примерно на расстоянии 30–50 км от МКАДа и проходит рядом со знаменитой «малой бетонкой», трассой А107, а в некоторых местах и вовсе смыкается с ней. При этом у ЦКАДа есть развязки в большинстве радиусов, идущих от Москвы (есть исключения, о них позже).

Стартуем в полдень в Киевского шоссе: поедem по внешнему радиусу кольцевой на юг, вернемся с севера. Маршрут по навигатору примерно 350 км. Решили, что с остановками на фотосъемку и обед часов через шесть–семь должны вернуться. Наивные!

Выезжаем по развязке на ЦКАД, но обещанного автобана пока не видим. Да, здесь по две полосы движения в каждую сторону и неплохое покрытие, но на юго-западе дорога идет через населенные пункты, встречаются отвороты, автобусные остановки и наземные переходы. Впрочем, машин мало, платить за про-



Салон просторный, и в нем много палок, но вот ящичка между сиденьями не хватает



Типично французское решение — пультик аудиосистемы справа под рулем



Переключатель Grip Control для разных дорожных условий (снег и т.д.)



Показания приборов читаются хорошо. Но почему нет борткомпьютера?



Мультимедиа — с тачскрином, климатическая система — с кондиционером



Для тех, кто ездит «на ручке», переключение передач труда не составит



К югу от Ленинградки ЦКАД — это просто перестроенная и бесплатная «бетонка». Пробка на снимке — из-за аварии



Под ЦКАДом — Дмитровское шоссе. Развязки в нем не предусмотрено!



Парковки просторны, но кто будет играть на этих детских площадках?



В больших Вязьмах фуры часами ходят рядом с жилыми домами!

езд не надо и едет в хорошую погоду приятно.

Тем временем Федор попытался рассказать в Партнере свои фотообъективы, чтобы их было удобнее менять на ходу, — и потерпел фиаско. Хотя салон просторный и создатели постарались его «обставить» (тут и карманы на дверях, куда помещаются полторалитровые бутылки, и полочки на панели и над головой, и даже столики сзади), но бардачок тесный, а мобильник, если он не оснащен держателем, можно положить только на панель или на несуразную выштамповку в глубине между сиденьями — сюда так и просится ящик с крышкой. И еще. Обзорность вперед и по бокам отличная, даже толщина передних стоек оптимальная, и старомодные перемычки на боковых окнах не мешают. Однако зеркала заднего вида подкачали: они маленькие и плоские, в мертвые зоны за ними крупные, поэтому при маневрах приходится крутить головой. Зато на стоянке зеркала автоматически складываются: веяния нового времени!

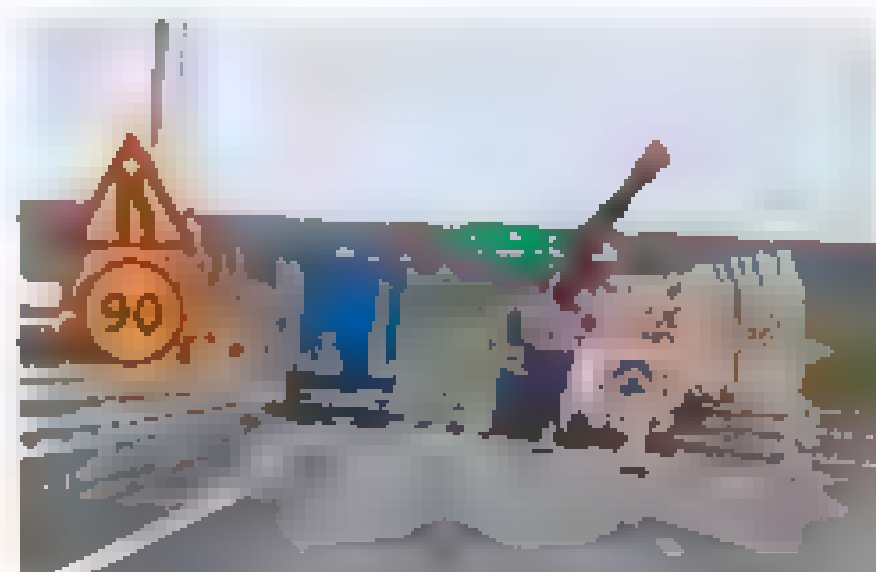
А вот и национальные особенности: кнопки стеклоподъемников расположены не на дверях, а на торпеде, как у прежне-



Еще один «любимый» дальнбойщиками участок — перед переездом у Львовской

го Логана, а под рулем — традиционные для «французов» пультажи круиз-контроля и аудиосистемы. Мы благополучно прозевали съезд на первый «автобанный» отрезок ЦКАДа после деревни Жёдохи — отворот на него настолько незаметен, что мы глазом не моргнув ощутили на старой «бетонке». Впрочем, у Калужского шоссе ЦКАД все равно пока прерывается — следующий 25 км до Симферопольского шоссе он существует лишь в виде большой стройки. Поэтому вместе с фурами ползем по «бетонке» и тратим на стояние перед Варшавским шоссе полчаса, перед знаменитым Львовским переездом — без малого час. ■ Это еще хорошо: с противоположной стороны выстроилась нескончаемая вереница автопоездов... Путепровод над железной дорогой существует лишь в виде бетонных опор — когда-то его построят?

Затем мы (и не мы одни) вновь загудели в ремонте и стройке: думали, что уже свернули на возделанный ЦКАД, но ошиблись поворотом. Прямо как братья Колобки из мультфильма: «Ничего не понимаю, шеф!»



На юге — полноценный платный ЦКАД, но его еще доделывают местами

И вот наконец... ■ Это уже совсем другая трасса — широкая (и платная!) магистраль с ограничением 110 км/ч, что предполагает ненаказуемое движение в диапазоне до 130 км/ч. Правда, при этом стрелка тахометра показывает 3000 об/мин — сюда бы шестую передачу... Ходы рычага, кстати, великоваты, зато сами переключения четкие. И звукоизоляция хорошая: можно разговаривать, не повышая голоса.

■ общем, знай придерживай руль — боковой ветер нет-нет да и колыхнет высокий «каблучок» — и смотри, как рядом по двухполосной «бетонке» со светофорами плетутся машины. А здесь поток небольшой и состоит в основном из грузовиков — они идут в правом ряду, лишь изредка обгоняя друг друга. Идиллию портят только многочисленные дорожные работы, из-за которых приходится осаживать машину. Видно, что новые участки сдавали впопыхах и теперь доделывают: где-то возятся с отбойниками, в другом месте наводят пешеходный переход, в третьем — бурят дренаж.

Не развита и инфраструктура: стоянки встречаются в среднем раз в 20 км, но



К востоку от столицы ЦКАД построен и огорожен шумозащитными экранами

удобств на них минимум: парковочные места, туалеты, лавочки и... детские площадки — разумеется, пустые! Поскольку подавляющее большинство посетителей стоянок — дальнбойщики, их дети, безмятежно играющие на фоне грязных фур, представляются с трудом. Ну а заправок и придорожных кафе на платных участках ЦКАДа нет вообще — чтобы пообедать, пришлось съезжать на Ярославское шоссе.

Теперь об оплате проезда. Если на остальных платных трассах в нашей стране есть пункты оплаты со шлагбаумами, то здесь — просто электронные рамки над дорогой: камеры считывают номера машин и отправляют их в базу данных. Оплатить можно как до, так и после проезда на сайте дороги банковской картой либо автоматически любыми транспондерами (некоторые даже дают скидки). А не оплатил в течение пяти дней — получишь штраф 2,5 тысячи рублей для легковушек или 5,5 тысячи для грузовиков.

С одной стороны, бесшлагбаумная система удобна: не нужно останавливаться перед будками и рыться в поисках денег или карточки. Но начало и конец плат-



Салон немаркий ■ просторный, в спинках передних сидений есть столики



Багажник и салон легко трансформируются в грузовой отсек: задние сиденья складываются по отдельности



Паспортные данные

Автомобиль	Peugeot Partner Crossway
Полная масса, кг	1810
Снаряженная масса, кг	1506
Объем багажника, м³	0,7–3,0
Двигатель	дизель с турбонаддувом
Рабочий объем, см³	1560
Макс. мощность, л.с./об/мин	90/4000
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	230/1750
Коробка передач	механическая, 5-ступ.
Тормоза спереди/сзади	дисковые/дисковые
Подвеска спереди/сзади	McPherson/полуприлегающая

Некоторые результаты измерений Авторевю

Снаряженная масса, кг	1620
Грузоподъемность, кг	260
Размеры багажного отсека (длина/ширина/высота), см	92 (124)/120/60 (120)
Дорожный просвет, см	17
Максимальная скорость, км/ч	159
Разгон с 0–60 км/ч	5,4
0–100 км/ч	12,3
Расход топлива*, л/100 км	6,9

* В трансформированном виде
** В режиме «город – загород» при средней скорости ■ км/ч

ных участков отмечены настолько неинформативно, что несведущий может вообще не понять, что нужно платить (причем задним числом и через интернет), и нарвется на штраф! Но может, так и задумано?

Итак, платный участок длиной 220 км начинается за Симферополькой и заканчивается на пересечении со старой Ленинградкой М10. Судя по тарифам на сайте Росавтодора, мы должны были заплатить 1065 рублей — но, когда на следующий день я вбил на сайте номер нашей машины, оказалось, что с нас только 720 рублей, как от Симферопольского шоссе до Ярославского. За участок до М10 почему-то не взяли — рамка не сработала? При этом, судя по тем же таблицам, для фуры проезд по всему платному участку обойдется уже в 3250 рублей. Ого!

Теперь о съездах и особенно о разворотах. Если по незнанию перепутать направление движения при съезде с Ярос-

лавского шоссе и уехать по внешнему кольцу ЦКАДа вместо внутреннего, то до ближайшего разворота придется пилить почти 50 км — и потом столько же обратно. А еще новая дорога не имеет прямых отворотов на Шелковское, Дмитровское и, скажем, Волоколамское шоссе — придется тоже неслабо покружить.

Так вот, летим мы, летим по платному участку «тепелорту», а потом он заканчивается — и инфраструктура вместе с российской действительностью не просто появляется, а обрушивается на путешественника. Поток гораздо больше, по обочинам стоят здания, встречаются светофоры и пробочки минут на пять–десять, местами нет разметки. А все потому, что тут в ЦКАД превратили обычную «бетонку», только расширив ее до двух полос в каждую сторону.

Пятьдесят семь бесплатных километров по «ЦКАДобетонке» мы одолели чуть больше чем за час (полчаса простояли в пробке за Новорижским шоссе из-за перевернувшегося автопоезда и углем), а вот затем...

Если и существует портал в дорожный ад, то он находится в поселке Большие Вязёмы около Голицыно. На схеме, которая есть на сайте Росавтодора, все просто прекрасно, но на самом деле ЦКАД здесь разрывается примерно на три километра — а него нужно повернуть на Можайское шоссе (как раз около бывшего автобусного завода ГоАЗ), а после повернуть еще раз и преодолеть переезд через белорусское направление железной дороги. ■ знаете, сколько времени занял у нас этот участок? Два часа и сорок пять минут! Конечно, можно было плонуть на все и свернуть с маршрута, но мы решили стоять вместе с фурами.

Рычащая двухрядная гусеница из сотен автопоездов приходит в движение раз в 10–15 минут лишь для того, чтобы проползти вперед на несколько десятков метров и снова замереть в этом оценивании. Доходит до дорожных разборок: при нас чуть не подрались водители мусоровоза и автобуса. А по обе сторо-

ны обычный подмосковный поселок — многоэтажки, магазины. Каково житье — рядом с этой жутью, можно даже не комментировать.

Солнце зашло за пробку — и наш «Partner по несчастью» автоматически включил фары, а мы решили разобраться с его мультимедиа на Андроиде. Сюда можно подключить телефон по блютузу, а вот навигация медленная, глючная и в никудашной прорисовкой. Да и музыка звучит плоско, на троечку.

Когда впереди показался переезд, мы не поверили своим глазам — кажется, прошла вечность. Ну а последний участок от него до Киевского шоссе — практически обычная «бетонка», да еще и опасная: ремонты, сужения, пластиковые блоки посреди неосвещенной дороги. ■ общем, к исходной точке мы добрались измотанными через десять часов после старта и остались в недоумении.

Ведь на трассе, которая называется кольцевой и куда переводят движение грузовиков и МКАДа, вообще не должно быть затычных мест! И если около Подольска все же идут работы по прокладке новой магистрали, то около Можайки не происходит ничего.

Поздравляем дальнобойщиков: проезд вокруг столицы для вас превратили

в тот самый ад, и отодвигание этого момента с 5 мая на 15 июня ничем не поможет. Не хотите стоять? Тогда приобретайте всеми правдами и неправдами заветный пропуск в Москву. Или вообще сделайте огромный крюк по дальней второй «бетонке»...

Ну а наш Partner при всех нюансах представляется неплохим семейным даже не «каблучком», а «каблучковым» — конечно, простоватым на фоне модных легковушек и маленько устаревшим, зато с большими салоном и багажником, причем задние сиденья легко трансформируются, складываясь целиком. И дизель вполне экономичен: на полигоне и полной загрузкой получилось 6,9 л/100 км, на ЦКАДе, включая великое стояние под Вязёмами, — 7,5 л/100 км.

Немного о комплектациях: «в базе» уже есть многое, но, скажем, за обычную аудиосистему надо доплатить 16 тысяч рублей, за мультимедиа как на нашем экземпляре — 38 тысяч, а еще на нашей машине стоял пакет Комфорт (45 тысяч рублей), в который входят подогрев сидений и лобового стекла, датчики света, дождя и т.д.

В общем, при своей цене (с бензиновым двигателем 1,6 — от 1,26 млн рублей, с дизелем — от 1,32 млн, в бензиновом мотором и «автоматом» — от 1,4 млн) калужские тройняшки Citroen/Peugeot/Opel вполне подойдут тем, кто готов заплатить больше, нежели за вазовский Ларгус, но не собирается разоряться на дорожный VW Caddy.

Прощавшись с Федором около Селятино, я построил маршрут в родной Королёв. Навигатор огласил вердикт: если ехать по ЦКАДу — да-да, через нереальную пробку в Вязёмах! — якобы получится на восемь минут быстрее. «Нет, дорогой, мы там сегодня уже были», — подумал я и поехал домой привычным маршрутом. Через Москву. ■



Федор Лапшин

Редактор рубрики «Грузовики и автобусы»

Нельзя было не захватить Partner в Кострому — там не так далеко. Нет, конечно, сирена реву от древнего ильинского ГАЗа-69 и радиостанция Вилин-коллекция, еще и атмосферная заводская железнодорожная ветка, которая идет прямо вдоль улиц (люблю подобные железки). Но сколько же в семье Лапшиных грузовиков дизельный VW Caddy, который больше, чем на его фоне Partner. Оказалось, правда, такой роскошной Виты не было у меня. Взял только автобусик.

полностью, наполовину как у моего Caddy, интерьер немаркий, то двеска не жистая (права), однажды не пробилась кутком на асфальте). По магистралью можно идти не отставая от кроссоверов, печеную хорошая (я фотографировал в дождь и сушился в машине), есть парктроник, хотя простенький, претензий три. Перваго отсутствия бортового компьютера не можнотосмотреть среднй расход топлива, зато дождь заправки. Вторая претензия к аудиосистеме — жидкий кристалл, пульта нет, — так и так. Наконец, что это при включении зажигания выключаются фары, жором шло неосадишь случайного аккумулятора. Но при этом отрубается даже питание прикуривателя, а вместе с ним и заряд телефона!

Петр ГРИБАЧЕВ, фото Федора ЛАПШИНА

Зубр в горах



В Сочи работают две сотни MAZ-103



Сейчас в Беларуси нет ни одного автобуса, который бы продавался за рубежом. Единственным ярким исключением можно считать самый современнейший MAZ-303, мы рассказывали в АР №4, 2020; но тот, первый в мире, был сделан специально для европейских рынков. А второй, с которым мы сейчас познакомимся в Сочи при помощи дилерского Центра Беларусь, заточен под страны СНГ. Покатаемся?

Городской пассажирский MAZ-103 — это, пожалуй, самый популярный белорусский автобус. В Сочи работает две сотни MAZ-103, а вот остальные — как раз, полноразмерные MAZ-303, уже снятые с производства. Модели 103, поставленные перед Олимпиадой 2014 (и это не считая MAZ-303, который тоже работал в олимпийском Сочи). MAZ-303, который после Игр развалился по городам страны, и на основе которого заказаны перевозки, а вот работа на маршрутах — это плечи минских автобусов. Интересно, что в минских автобусах тогда не хватало места, поэтому на маршрутах работали и MAZ-303, и MAZ-103.

Сейчас пассажирские MAZ-303 разрабатывают в двух вариантах: для городских маршрутов и для междугородних. В минских автобусах — это MAZ-303, который работает на маршрутах. В Сочи же — это MAZ-303, который работает на маршрутах. В минских автобусах — это MAZ-303, который работает на маршрутах. В Сочи же — это MAZ-303, который работает на маршрутах.

Сторону Красной Поляны, которая находится в 105 км от Сочи, решил покататься со скоростью 100 км/ч. GPS-навигатор телефона в некоторые моменты показывал больше 100 км/ч. Источники воя двигателя заглушили музыку, а в наушниках, а в салоне — на подиуме задней колесной оси — ощущение, что двигатель заглушили. При этом водитель, который спокойно болтал по мобильнику, не замечая, что скорость уже 100 км/ч.

Выпустили как раз маршрут 1053 от Красной Поляны до специально для нас организованной остановки. Всякий металл прокатился, по окрестностям, конечно, не покатился. Необычный дизайн выгнать еще из старого материала: помятая линия, по стеклу, «горб зубра» — передней части крыши. Видно, что белорусские разработчики смотрели на продукцию соседей — поляков из компании Solaris. Третья треть — легкая, напоминает модель Urbino, но мажорская внешность — это не мажорская внешность. А еще этот MAZ-303 должен ржаветь за счет коррозионно-стойкого каркаса из пластиковых панелей.



Уютный салон, полон под паркетом, рассчитан на 100 пассажиров



Раскошное кресло поворачивается в сторону выхода



«Убери мобильник от уха!»: перед водителем — прибор Антисон



Такая панель и руль — мечта водителя: их поставляет французская компания Astia

Облику вторит убранство салона: он не просто просторный и светлый, а выверенный в деталях. Линия окон опущена так, что сидящим пассажирам удобно смотреть на улицу, у части сидений есть откидные подлокотники, места хвата на поручнях покрыты шершавым материалом, горизонтальные поручни вынесены в сторону салона. На полу — износостойкий линолеум-трабиол под ламинат, вдоль стен проложена светодиодная лента, а опять же светодиодное освещение на потолке водитель может сделать как теплым, так и холодным. Еще мазовцы наконец избавились от окантовки колесных арок и т.п. алюминиевыми профилями, вместо них — аккуратный пластик.

Компоновка салона здесь слегка иная, нежели у первого образца: там проход был шире за счет полуторных сидений по правому борту, здесь же все кресла стандартные. От мягкой «спинки дивана», в которую можно опираться, стоя на центральной площадке, тут отказались, трап для инвалидной коляски не выдвигается электроприводом, а раскладывается вручную. Кстати, местным автобусникам нравится, что для раскладывания трапа теперь предусмотрена ручка (у предшественников его надо было подковыривать).

Техническую начинку несколько упростили: передняя подвеска зависимая,

двигатель Mercedes развивает 285 л.с. и отвечает нормам Евро-5 (у первого образца — 299 л.с. и Евро-6). Нет и шести электрических вентиляторов-кулеров по левому борту, которыми хвастались белорусы на первом образце, — система охлаждения здесь стандартная. Но коробка-«автомат» и ведущий мост остались теми же, марки ZF.

Водительское место тут московского образца: кабина отделена от салона красной перегородкой с дверцей. А чем за «голова робота» на ножке прямо перед водителем? Это прибор Антисон, который бьет тревогу, если приложить мобильник к уху, взять сигарету, прикрыть глаза на ходу или отвернуться. Большой брат следит за тобой! Правда, внедрение этой системы на автобусах Мосгортранса поначалу вызвало массу недовольств: водители жаловались на усталость глаз, зуд и рези в них, но экспертиза дала заключение — мол, такого быть не должно, Антисон безопасен.

Мы ездили на новом МАЗе два дня — и в индивидуальном режиме по торным дорогам, и с другими пассажирами по обычному маршруту. В целом очень понравилось — в салон «в стиле лофт», и низкий уровень шума и вибраций: я не повышая голоса, переговаривался с Федором, который сидел прямо у motorной шахты. Не сравнить с новым авто-



На стенах — светодиодные полоски и USB-разъемы



Краска на гранях кожуха стирается, а уголок коврика наверху отклеился

НОВЫЙ MAN

УЖЕ В РОССИИ!



#простоМОИгрузовик
#SimplyMyTruck



Скачайте приложение MAN
и получите скидку на
запчасти и расходники
или на топливо
в партнерской заправке

Узнайте больше: 8 800 280 56 22
www.truck.man.eu/ru





В моторотсеке — двигатель Mercedes Euro-5 с мочевиной нейтрализацией



Передняя подвеска этого экземпляра независимая, с неразрезной балкой



Водить MAZ-303 доверили Михаилу Белых: он работает на автобусах с 1995 года

бусами КАМАЗ, где дизели Cummins орут при разгоне, а сиденья около мотора превращаются в вибростенд! Когда в горах пошел противный мокрый снег, климатическая установка с конвекторами вдоль стен сработала на пятёрку: в салоне было тепло и сухо, а стекла не запотевали.

Но на то и нужна опытная эксплуатация, что при ней вскрываются даже мельчайшие недочеты. И счастью, здесь они

несущественные, да и экземпляр, по сути, опытный — напомним, лишь второй по счёту. Так, автобусникам не нравится, что сервисный люк в шахте двигателя приходится не просто снимать, как у предшественников, а отвинчивать. Привинчены и короба над окнами — их тоже стоит сделать лёгкосъёмными. В салоне мелочи: в одном месте надо подклеить уголок линолеума, краска на кожухах колесных арок уже кое-где вытерлась вещами и боками пассажиров, после наружной мойки из-под одного из кожухов протекла водичка, угол одного из ворсистых ковриков на удобном «пенальном столике» над колесом отклеился — его явно тербят шаловливые ручки пассажиров! Кстати, с противоположной стороны такой проблемы нет, поскольку там столик сделан в виде корытца и коврик утоплен внутрь. Техническая проблема пока была только одна, тоже несущественная: пришлось закрепить пневмоклапан над дверью (то ли на заводе недосмотрели, то ли сам отвернулся).



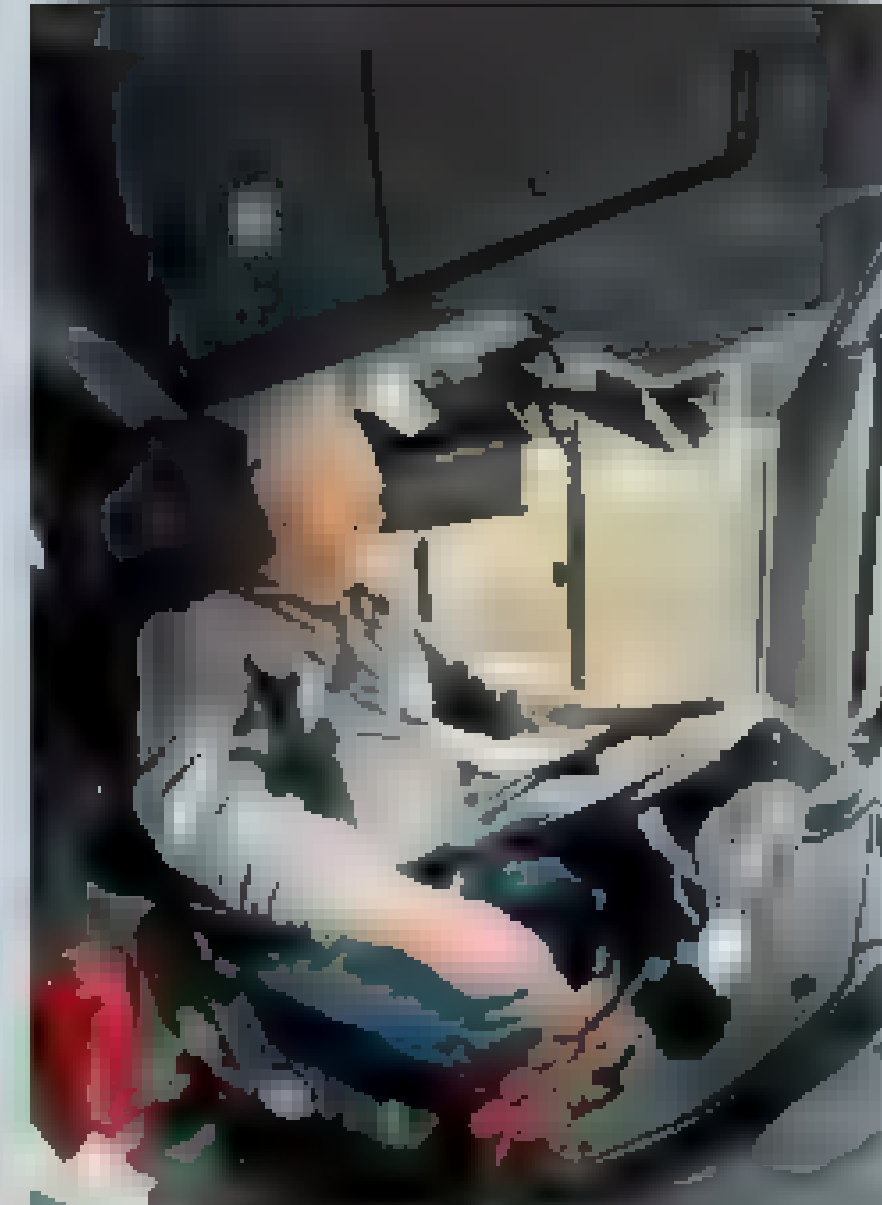
«Горячие кнопки» для самостоятельного открывания дверей пришлось отключить: пассажиры выпрыгивали из автобуса прямо на светофорах!

Когда машина идет пустой, временами слышно, как слегка постукивает задний мост, — кстати, как говорит водитель Михаил Белых, у ЛиАЗов пневмоподвеска мягче. Зато, по словам Михаила, MAZ, после того как входит в поворот, выравнивается сразу, а вот ЛиАЗ потом «с километр на одном боку едет». Да и работать на MAZe Михаилу удобнее, в том числе за счет широкого диапазона регулировок руля и сиденья. Еще ему очень нравится климат-контроль: выставил нужную температуру, и система ее поддерживает. Из забавных особенностей российской эксплуатации — пришлось отключить «горячие кнопки» для самостоятельного открывания дверей при остановке: пассажиры начали выпрыгивать из автобуса прямо на светофорах!

После Сочи этот образец отправился на эксплуатационные испытания в Краснодар, затем побывает в других городах. На MAZe наверняка «вылизут» конструкцию нового автобуса, доведут ее до ума... Но каким будет у нас спрос? Ведь если низкопольный ЛиАЗ-5292 стоит около 11 млн рублей, аналогичный массовый MAZ-203 — около 9 млн, то новый MAZ-303 — все 15 млн. Понятно: тут и дизайн, и комфорт, и технологии. Впрочем, по словам минских разработчиков, цену можно сбавить почти на миллион рублей (точнее, на десять тысяч долларов), если заменить коррозионно-стойкий каркас более простым, из обычной стали.

Тем временем MAZ начал поставки таких машин, причем не только с дизельным, но и с полностью электрическим приводом (модель 303E), в сам Минск и другие белорусские города. Еще один экземпляр пришел в Санкт-Петербург, где будет работать на линии до аэропорта Пулково. Так что модель состоялась! А дальше — дело за рынком.

PS. Когда материал готовился к печати, стало известно, что еще один производитель автобусов, Volgabus, отправил свои машины на испытания в Сочи: там будут работать два газовых экземпляра.



Федор Лапшин

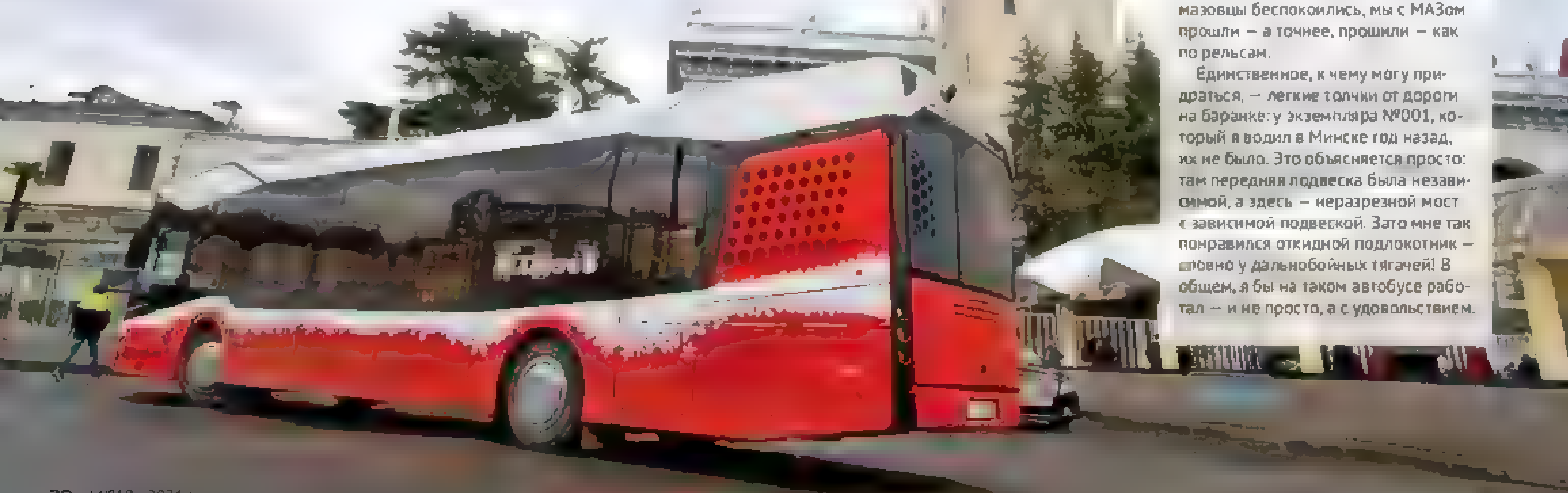
Редактор рубрики
«Грузовики и автобусы»

«За то, что у тебя есть автобусная категория, мы не переживаем, — сказали представители мазовского дилера, сажая меня за баранку. — А вот то, что ты получал права в учебном комбинате Мосгортранса, — настораживает...» Шутки шутками, но по сравнению с учебными бело-зелеными ЛиАЗами Евро-3 и Евро-5, которые я водил по столичным маршрутам, MAZ-303 просто красавчик. Еще бы — за такие-то деньги!

Кресло со встроенным ремнем безопасности, руль компактный, и рабочее место в целом такое, словно это и не MAZ вовсе, а какой-нибудь MAN (новейшие пассажирские MANы мне тоже доводилось водить, причем прямо по Мюнхену). Неудивительно: баранку вместе с приборным щитком — они регулируются вместе — поставила французская фирма Actia. Кресло при выходе можно развернуть, но в этой функции даже не пользовался. А о таких кнопках управления дверями — цветных и здоровенных — можно только мечтать: даже на ЛиАЗах последних моделей они менее информативные.

Общее ощущение, будто управляешь не 12-метровым бегемотом, а очень большой легковушкой: глянул в зеркала (даже если пассажиры набьются на переднюю площадку, это не мешает обзору), нажал кнопку «О», легко вырулил от остановки — и покатил по шоссе. Мерседесовский двигатель с немецким же «автоматом» работает идеально, звука мотора из кабины не слышно вообще. Дорогу машина держит уверенно: узкий горный тоннель, по поводу которого мазовцы беспокоились, мы с MAZом прошли — а точнее, прошли — как по рельсам.

Единственное, к чему могу придраться, — легкие толчки от дороги на баранке: у экземпляра №001, который я водил в Минске год назад, их не было. Это объясняется просто: там передняя подвеска была независимой, а здесь — неразрезной мост с зависимой подвеской. Зато мне так понравился откидной подлокотник — словно у дальнобойных тягачей! В общем, я бы на таком автобусе работал — и не просто, а с удовольствием.





Будущее выглядит так

Инновационный Actros — полный контроль ситуации и экономия топлива.



Active Drive Assist — система полуавтономного движения самостоятельно удерживает автомобиль в пределах дорожной полосы, поддерживает дистанцию и осуществляет повышение и снижение скорости.



Active Brake Assist 5 — система выполнит экстренное торможение при возникновении риска столкновения с автомобилем или наезда на пешехода и отсутствии реакции водителя на предупреждение.



MirrorCam — система камер внешнего обзора позволяет снизить расход топлива благодаря улучшению аэродинамики, помогает водителю при маневрировании, повороте и перестроении благодаря расширенному обзору пространства вокруг автомобиля.



Инновационное рабочее место — комбинация функциональности, комфорта и эргономики. Мультимедийная приборная панель с двумя цветными дисплеями высокого разрешения, автоматический климат-контроль, интеграция смартфонов через Apple CarPlay и Android Auto и беспроводная зарядка с технологией беспроводной передачи данных NFC.

Подробную информацию можно найти у официальных дилеров грузовой техники Mercedes-Benz. Узнайте адрес ближайшего к вам дилера на сайте www.mercedes-benz-trucks.ru или по телефону 8 800 444-04-45 (звонок по России бесплатный).

Реклама. Actros, Active Drive Assist, Active Brake Assist 5, MirrorCam, Apple CarPlay, Android Auto. Предоставленная информация носит справочный характер и не является офертой или публичной офертой (ст. 437 ГК РФ). * Грузовики, которым доверяют.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust*



Odin в поле



Федор ЛАПШИН
Фото автора



В кабине есть куда повесить одежду и положить всякую всячину



Поворотный держатель для смартфона: удобно смотреть видео на стоянке!



По обеим сторонам — 16 баллонов общей вместимостью 189 м³ метана

Мы познакомимся с первым в России самосвалом Scania на метане

С есть на новейший углевоз — и «посадить» его посреди подмосковного поля! Все потому, что мы с видеооператором снимали ролик и меторопливо двигались по легкому бездорожью: я рулю и рассказываю в камеру про самосвал, а тот вдруг бац — и перестает ехать. И блокировки дифференциалов не помогли: привод-то не полный. Хорошо, рядом работал экскаватор: съездили за тросами, один порвали, другим вытащили...

В общем, Odin в поле не воин. А вот в меловом карьере под Белгородом, где он будет работать, подкачать не должен: при объеме кузова 25 м³ и коэффициенте плотности мела, равном 0,9, груз будет весить 22,5 т, а масса самой машины — 17,32 т, итого получается около 40 т. А судя по заводскому шильдику, технически допустимая масса машины — 42 т. Все сходится!

Scania наращивает у нас продажи газовых грузовиков: в 2019 году — 303 экземпляра, в прошлом уже 404, а недавно был передан тысячный автомобиль. Тягачами дело уже не ограничивается: в Хабаровском крае проходит испытания лесовоз на метане, а подмосковный про-

изводитель самосвалов Бецепа построил этот углевоз, первый в своем роде. До этого я встречался только с китайскими самосвалами на газу! Более того, это первый трехосный Odin: до недавних пор и углевозы Odin, и их скальные собратья Haggen были четырехосными (наш рассказ о трехосном Хагене опубликован в АР №22, 2020).

В основе самосвала, названного Odin S CNG, — типичная сканиевская строительная модель XT, только оснащенная газовым двигателем со свечным зажиганием. Мощность мотора — 410 «лошадей», а по обоим бокам рамы подвешены батареи баллонов для сжатого метана (CNG) общей емкостью 189 кубометров. Из любопытных деталей — ступенчатое регулирование подогрева кузова зимой: газовый выхлоп настолько горячий (300 градусов!), что даже внутри кузова, где проходят газы, пришлось соорудить экран-растекатель.

Машина (я водил ее как следует по шоссе — естественно, без груза) ведет себя примерно так же, как и любая Scania нового поколения. Кабина невероятно удобна, ве-

шевых отсеков и подстаканников хватает, «робот» Opticruise незаметно переключает передачи, а трансмиссионный тормоз-ретардер мощно замедляет машину вплоть до полной остановки. И если даже в обычных Сканиях не шумно, то газовый мотор еще тише: это же не дизель! А выхлоп изначально равен нормам Евро-6, причем без всякой мочевиной нейтрализации. Но по сравнению с дизельными собратьями есть и минус — ленивый разгон, чем страдает большинство газовых грузовиков.

Из прочего могу покрикивать неудобно расположенный, как и у всех Сканий CNG нового поколения, манометр (в глубине под аккумуляторами) и выхлопную трубу, которая направлена прямо в козырек кузова: ничего страшного в этом нет, но козырек уже немного закоптился.

А что с экономическими расчетами? Увы, государство не предоставляет субсидий на импортные газовые грузовики: дизельный аналог стоит 16 миллионов рублей, а этот — все 19. Зато газ в два с лишним раза дешевле

ле солярки (примерно 20 руб/м³ против 48 руб/л). Но метана и расходуется больше, в пропорции 1,25 м³ газа на литр дизтоплива. Ну а если считать, что средний расход газа при эксплуатации будет равен 60–70 кубам, запаса метана в баллонах должно хватить примерно на 300 км.

В общем, чтобы такая машина «отбила» себя, ее надо гонять в хвост и в гриву, а еще работать неподалеку от газовой заправки (АГНКС) — их в нашей стране пока лишь около пятисот. До ближайших к сканиевскому центру на Минском шоссе АГНКС не меньше сотни километров! А на единственной заправке в Миассе, где я в свое время испытывал газовый тягач IVECO-AMT, пришлось ждать своей очереди почти час. Впрочем, в Белгороде, куда, повторим, отправится этот экземпляр и два его собрата, АГНКС находится прямо на базе, что и определило выбор.

Припарковав самосвал у ухава со Сканией, я зарулил уже на обычную АЗС выпить кофе — и увидел, как туда заезжает топливная цистерна с тягачом Scania, на котором написано: «Двигатель Евро-6 на метане». Так что, братцы, это тема. А уж насколько бодро она будет развиваться, во многом зависит от инфраструктуры,



СО ДНЯ ОСНОВАНИЯ ЗАВОДА

УРАЛ

НОВЫЙ УРАЛ 6x4 ПОМОЖЕТ ДОСТИГНУТЬ БОЛЬШЕГО



www.uralaz.ru

8-800-100-11-74

Звонок по России бесплатный



ГАРАНТИЯ И СЕРВИС

Гарантия 36 месяцев
или 150 000 км

Межсервисный интервал
до 20 000 км



ЭФФЕКТИВНОСТЬ

Грузоподъемность
самосвала 15,2 т.

Объем платформы до 14 м³



КОМФОРТ

Капотная кабина NEXT

Тепло- и шумоизоляция

Сиденье водителя
на пневмоподвеске

После подписания данного издания в печать в комплектацию, технические характеристики, доступные цвета, стандартное оснащение и опции, во внешний вид и функции автомобилей «УРАЛ» могут быть внесены изменения. В иллюстрациях могут быть изображены принадлежности и элементы дополнительной комплектации, не входящие в базовый объем поставки. Возможны отклонения в цветопередаче, обусловленные техникой печати. За консультациями по представленному продукту рекомендуем всегда обращаться к производителю или официальному дилеру.

УРАЛ

КРАСОТА В ДЕТАЛЯХ БЕЗОПАСНОСТЬ В ОСНОВЕ



ОБНОВЛЁННЫЙ SUBARU XV



ЯПОНСКАЯ СБОРКА | ПРОИЗВОДИТЕЛЬ полноприводных автомобилей №1*
СОЗДАН ИНЖЕНЕРАМИ

EyeSight
SAFETY PLUS

8 800 555 00 20

subaru.ru

РЕКЛАМА. * Крупнейший производитель полноприводных автомобилей в 2015–2016 гг. www.autocar.co.uk. ** Номер для бесплатного звонка с мобильного телефона по всей России. Пакет систем превентивной безопасности EyeSight Safety Plus — система обнаружения объектов в «слепых» зонах (BSO), система предупреждения о возможном столкновении с перекрёстным транспортом при движении задним ходом (RCTA), система помощи при смене полосы движения (LCA), система автоматического торможения при движении задним ходом (RAB), система автоматического экстренного торможения, адаптивный круиз-контроль, система предаварийного управления акселератором, система предупреждения о начале движения идущего впереди автомобиля, система помощи удержания в полосе движения, система оценки усталости водителя.